

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 9 Juin 1931, à 14 heures

PAR

Jean SCHÉRER

*Diplômé d'Etudes Supérieures de Droit Privé
et d'Economie Politique*

JURY DE LA THESE

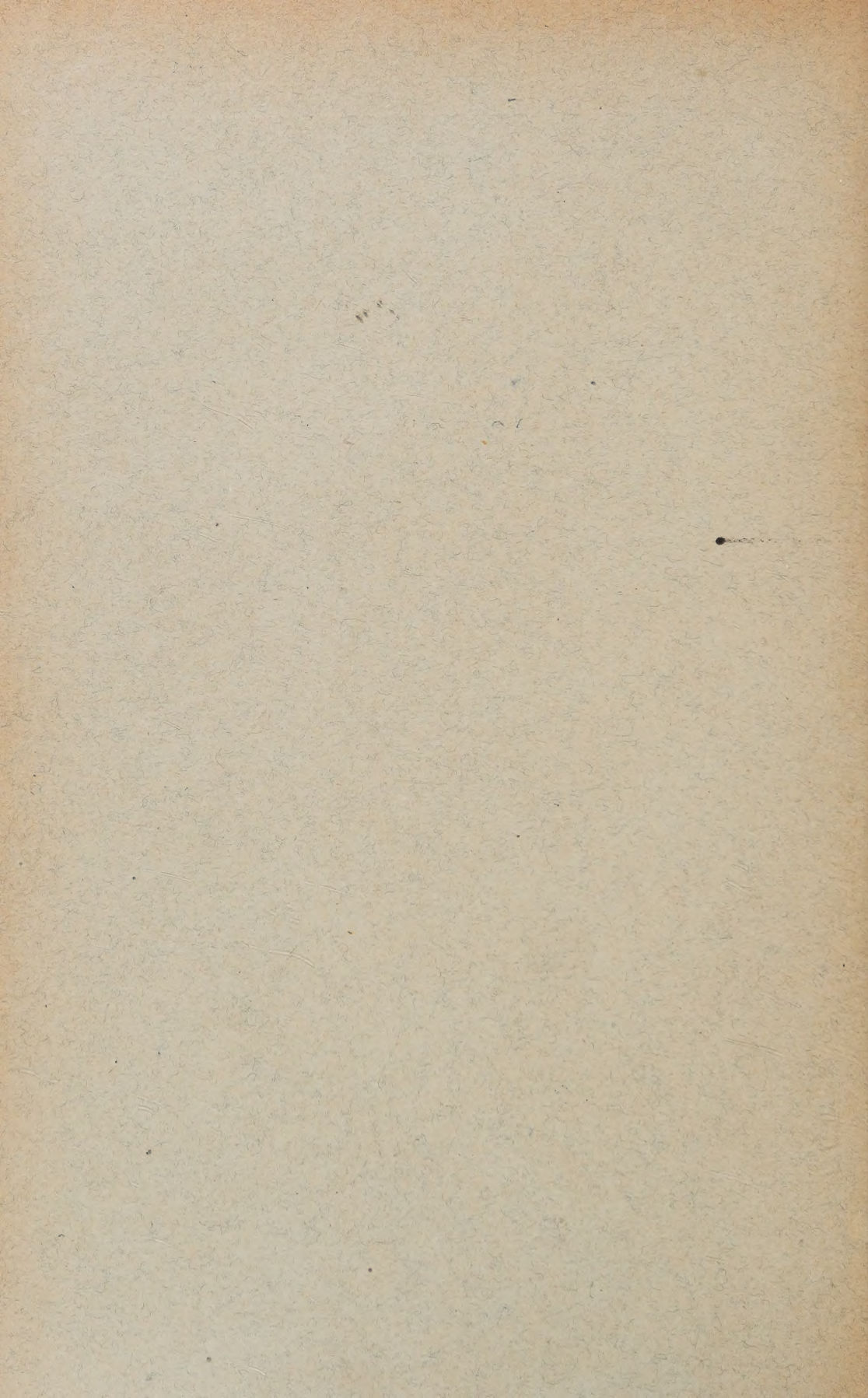
Président : M. A. ROUAST, professeur

*Suffragants : MM. J.-P. NIBOYET, professeur
Maurice PICARD, professeur*

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, Boulevard Saint-Michel, 49

1931





Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553029_0014

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE
DES
DOMMAGES CAUSÉS
PAR LES
ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

FACULTE DE DROIT — UNIVERSITE DE PARIS

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 9 Juin 1931, à 14 heures

PAR

Jean SCHÉLER

*Diplômé d'Etudes Supérieures de Droit Privé
et d'Economie Politique*

JURY DE LA THESE

Président : M. A. ROUAST, professeur

*Suffragants : MM. J.-P. NIBOYET, professeur
Maurice PICARD, professeur*

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

1931

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

INTRODUCTION

Le droit est une matière vivante et plastique, que la loi et surtout la jurisprudence modèlent constamment pour le tenir adapté aux nécessités pratiques.

C'est surtout en matière de responsabilité *du fait des choses inanimées* que la jurisprudence a montré quelle ingéniosité elle sait mettre au service des faits : une véritable obligation de garantie a été créée à la charge des gardiens de choses dangereuses. Spécialement, les propriétaires de véhicules automobiles sont frappés d'une rigoureuse responsabilité dont ils ne peuvent se décharger que par la preuve difficile de la faute de la victime d'un accident, ou par celle de la force majeure ou d'un cas fortuit ; et encore les vices de la chose sont exclus de cette dernière notion.

Cette grave responsabilité qui s'inspire certainement de l'idée de *risqué créé* a nécessité une interprétation des plus élastiques des textes du code civil ; c'était pourtant le seul moyen, en l'absence d'une loi, de faciliter aux victimes d'accidents d'automobiles, intéressantes à plusieurs titres, l'obtention d'une réparation des dommages soufferts.

Mais ce résultat n'est pas atteint complètement. Il ne suffit pas qu'une condamnation soit prononcée

contre l'auteur d'un accident pour que la victime reçoive une indemnité ; il faut encore que la poursuite exercée en recouvrement de sa créance ait un résultat positif, que le débiteur de l'indemnité soit solvable.

Il semblerait que dans ce domaine il n'y ait pas pu exister d'action jurisprudentielle. Pourtant, ici encore, en statuant sur les litiges tenant à l'assurance de responsabilité, l'intervention des tribunaux a abouti à améliorer la situation des victimes d'accidents créancières d'indemnité, en leur accordant une action directe contre l'assureur de responsabilité, action déduite de la loi du 28 mai 1913, et surtout en déclarant inopposables à la victime d'un accident, les déchéances encourues par l'assuré après l'arrivée du sinistre.

Mais quelque soit la hardiesse des conceptions jurisprudentielles et son désir de favoriser certaines catégories de personnes, dignes d'intérêt, son action a des limites, les textes de lois. Un sommet a été atteint, au delà duquel les tribunaux ne peuvent plus rien : c'est au législateur d'intervenir.

Spécialement, en ce qui concerne l'exécution des jugements de condamnation pour dommages causés par les accidents, les juges sont impuissants devant la carence financière des débiteurs d'indemnités. Cette situation a déterminé un courant d'opinion et une action législative tendant à l'adoption de mesures destinées à garantir aux créanciers d'indemnités le recouvrement de leur créance.

Deux procédés ont été mis en avant : la création d'un fond de garantie, et l'assurance obligatoire (1).

C'est l'étude de cette dernière proposition qui fait l'objet de notre travail.

Nous examinerons, en nous plaçant uniquement du point de vue de la victime, les cas dans lesquels elle ne reçoit pas d'indemnisation. Ensuite nous passerons en revue quelques-unes des législations étrangères ayant adopté l'assurance obligatoire ; enfin, à la lumière des enseignements tirés de ces législations nous verrons comment doit-être comprise, et sous quelles conditions peut être appliquée l'assurance obligatoire, pour atteindre ce but d'équité : « *faire en sorte que les victimes d'accidents d'automobiles déjà victimes du progrès, ne soient pas encore les victimes d'une inadmissible injustice sociale* ».

(1) En matière d'accidents de chasse on a proposé également l'assurance obligatoire de responsabilité pour garantir aux victimes une indemnisation certaine. Pratiquement, cet objet est déjà réalisé en partie par les Sociétés de chasse qui font bénéficier automatiquement leurs adhérents d'une police pour compte souscrite par la société.

Dans un domaine différent, les transports maritimes, il a été émis l'idée d'une assurance obligatoire des passagers, qui viendrait se substituer à l'actuelle irresponsabilité de fait des Compagnies de navigation. Le Comité Maritime International s'en est occupé à ses Conférences de Brème, Bruxelles, Gothemburg, Anvers, etc., mais ses travaux n'ont pas encore abouti à une résolution définitive en raison des difficultés que présente l'application d'une telle réforme sur le plan international.

TITRE PREMIER

CHAPITRE PREMIER

Les Accidents d'automobile et la réparation des dommages causés aux tiers

SECTION I

La circulation et les accidents

I. La circulation des automobiles pose actuellement des problèmes difficiles à résoudre. Le XX^e siècle assiste au développement et la transformation totale qu'elle a déterminé dans la vie non seulement industrielle et économique des peuples mais aussi dans leur vie sociale.

L'automobile était considérée il y a vingt cinq ans encore comme un sport dangereux et coûteux à la portée seulement des privilégiés de la fortune. Aujourd'hui l'automobile est un instrument de travail dans la majorité des cas (89 % des autos sont de 10 C.V. et au dessous) et son prix relativement modique la rend accessible à toutes les bourses. Aussi le nombre d'automobiles en circulation augmente sans cesse. Il y a actuellement près de 2.000.000 de voitures en France alors qu'en 1924 on en comptait 716.951.

En 1926	974.699
» 1928	1.417.755
» 1929	1.701.680

Soit pour 40.000.000 d'habitants une auto pour 22 personnes. Rien ne s'oppose à ce que ces chiffres grandissent d'ici quelques années, la capacité d'absorption du marché et des routes françaises étant loin d'être dépassée, s'il faut en croire une grande personnalité du monde automobile qui entrevoit l'âge proche quand il y aura en France une voiture automobile pour 5-6 habitants.

Malheureusement avec le nombre d'automobiles grandit celui des accidents causant de graves dommages matériels et aux personnes.

Il est difficile d'avoir un aperçu total des accidents causés en France ; mais il existe une statistique des accidents mortels, qui contient les chiffres suivants :

Année	Accidents mortels	Nombre des voitures	Pour 100.000
1924.....	1.926	716.951	225
1925.....	2.089	869.225	240
1926.....	2.160	974.699	222
1927.....	2.379	1.208.847	197
1928.....	2.941	1.417.755	207
1929.....	3.777	1.701.680	218

Il est à remarquer qu'avec quelques fluctuations le pourcentage des accidents se maintient au même niveau, que donc l'augmentation des accidents a été proportionnelle à celle des voitures.

Aux Etats-Unis, même observation. D'après les chiffres donnés par le *Comité de la 3^e Conférence Nationale de la sûreté des rues et des routes*, il y a eu en :

Tués par 100.000 habitants

1920.....	136
1926.....	107
1927.....	112
1928.....	114
1929.....	117

Le Comité estime que cette stabilisation du pourcentage, alors que le nombre d'autos et donc les dangers de la circulation augmentent sans cesse, est due à sa surveillance. Il est malheureux de constater que la proportion américaine est de moitié moins grande que celle française.

Dans le département de la Seine, il se produisait en 1929, 151.000 accidents pour 217.000 voitures, on peut en inférer que pour toute la France il se produit annuellement près d'un million de sinistres. On a évalué aux Etats-Unis le montant de la perte causée par les morts et dommages corporels et matériels que coûte aux affaires et à l'industrie la congestion du trafic, à 1.000.000.000 dollars. Il n'y a pas d'estimation analogue pour la France ; une comparaison seulement serait possible en considérant que annuellement aux Etats-Unis, 1.000.000 de personnes sont blessées et que 30.000 autres trouvent la mort dans les accidents d'automobiles. Ce qui donnerait une cadence d'un tué par seize minutes ! (1).

Devant cet effroyable « tableau », dont les chiffres rappellent ceux de la guerre, l'opinion publique s'est émue. La presse réclame chaque jour à grands

(1) Chiffres donnés par la 3^e « Conférence Nationale on Street and Highway ».

cris une réglementation de la circulation, des mesures destinées à enrayer l'augmentation des accidents. En même temps on se préoccupe de la réparation des dommages causés par les accidents : et cette question a fait l'objet de nombreuses propositions législatives, et tout dernièrement, le 4 novembre 1930, le Gouvernement déposait un projet de loi « concernant les accidents causés aux personnes par les véhicules automobiles ».

Avant de commencer l'exposé des différentes mesures proposées pour indemniser les victimes d'accident n'ayant pas reçu de réparation il importe d'examiner quelles sont les conditions dans lesquelles s'effectue en l'état actuel de législation l'indemnisation des victimes, afin de voir sur quels points devront porter les réformes.

SECTION II

État actuel de l'indemnisation

Lorsqu'un accident d'automobile se produit, causant des dommages corporels ou matériels, la victime trouve dans la majorité des cas une réparation effective soit que l'auteur déclaré responsable était solvable, soit qu'il était assuré pour une somme suffisante contre les dommages causés aux tiers. Ces hypothèses ne nous retiendront pas. Tout au plus notons au passage quelques desiderata tenant à la ra-

pidité des jugements et des règlements d'indemnité.

Mais il y a d'autres hypothèses dans lesquelles la victime ne reçoit rien ou presque rien.

C'est tout d'abord, lorsque l'auteur de l'accident s'est enfui et il n'a pu être retrouvé. Ce cas se rapproche de celui où l'auteur de l'accident, propriétaire de l'automobile n'était pas assuré et ne possède pas de fortune suffisante pour indemniser sa victime.

Il peut arriver ensuite que le propriétaire de l'automobile soit assuré, mais que la police ne couvre plus le dommage, une déchéance étant intervenue à la suite du manquement par l'assuré à une des obligations que l'assureur met à sa charge, ou encore que la police ne couvre qu'une partie du dommage, ou bien que le propriétaire de l'automobile ne soit pas rendu responsable de l'accident causé par sa voiture conduite par un tiers qui n'est pas assuré.

Enfin il arrive que la Compagnie d'assurance qui avait garanti le dommage causé aux tiers, s'avère insolvable ainsi que l'auteur de l'accident.

Nous examinerons donc d'abord, un premier groupe de cas, celui auquel aucune assurance n'a été contracté, et secondement les cas où une police ayant été souscrite, les victimes n'en restent pas moins sans indemnisation.

§ 1. — Il n'y a pas de chiffres exacts pour indiquer le nombre d'automobilistes assurés ; cependant d'après une évaluation approximative on le fixe à 95 %, ce qui est déjà un bon indice de la diligence des automobilistes français. En Angleterre, le Dr.

W. Low, président de la « *Generale Accident Fire and Life* », estime au même chiffre le nombre des automobilistes anglais assurés. Cette proportion d'automobilistes assurés est très satisfaisante quand on la compare à celle des Etats-Unis. Dans la plupart des Etats, le nombre des automobilistes assurés varie entre 15 et 30 %. Il est étrange que dans un pays où on assure tout, on néglige le risque automobile. Cela tient probablement, à ce que les personnes même de la condition la plus modeste possèdent une auto qu'elles paient d'ailleurs en quelques années et qu'elles ne peuvent assumer en plus la charge de l'assurance. C'est pour ces motifs que dans certains états des Etats-Unis comme le Massachussetts on a introduit depuis quelques années déjà l'assurance obligatoire ; dans d'autres Etats comme le New-Hampshire par exemple on a préféré d'autres mesures qui incitent sans les obliger les automobilistes à s'assurer. C'est le système maintenant très en faveur de la « *Financial responsibility* » qui donne de très bons résultats. Mr. J. D. Sullivan, « *Insurance Commissioner* » de New-Hampshire déclarait récemment que depuis la mise en vigueur de la loi de « *financial responsibility* » le nombre des automobilistes assurés est monté à 75 % (2).

En France, sans obligation ni pression aucune, ce chiffre est de 95 %. Voyons quelle est la situation des dommages causés par cette minorité de 5 %. Il y

(2) Journal of american Insurance, Mai 1930.

a d'abord, une petite catégorie de personnes dont la fortune est suffisante pour leur permettre de courir le risque d'une indemnité à payer.

Secondement, certaines grandes entreprises de transports automobiles préfèrent que de payer des primes d'assurances élevées, de rester leur propre assureur. Ces Compagnies organisent alors un système de primes et de gratifications destinés à encourager ceux de leurs employés qui n'ont pas d'accidents ; de la sorte tant la direction que les conducteurs d'automobiles ont intérêt qu'il ne se produise pas d'accidents ; d'autre part, les victimes éventuelles recevront sûrement une indemnisation, le patrimoine de ces Compagnies étant suffisamment élevé.

Il reste une troisième catégorie de propriétaires d'automobiles non assurés, qui eux, sont dangereux ; c'est le cas des personnes possédant une auto pour le travail, mais qui ne sont pas capables de payer les primes d'assurance. C'est le cas du mécanicien qui répare une vieille voiture dont il se sert pour ses courses, et qui fait courir aux tiers un risque d'autant plus grand que la voiture n'est jamais en bon état de fonctionnement. Cet homme ne s'assure pas, il n'en a pas les moyens, mais il peut causer autant de dommages que le propriétaire d'une 30 C.V. neuve.

Quant à sa solvabilité, elle est bien douteuse. Dès lors les victimes d'accidents semblables resteront sans indemnités.

§ 2. — La même situation pénible se rencontre

lorsque l'auteur d'un accident prend la fuite et n'est pas identifié plus tard.

En 1907 d'après une statistique de la Préfecture de Police de Paris, 25 % des accidents étaient dus à des auteurs inconnus. Depuis la loi du 20 juillet 1908 créant le délit de fuite, ces cas se sont heureusement raréfiés, de sorte qu'aujourd'hui on compte en moyenne 2 % d'accidents dont l'auteur n'est pas identifié.

Naturellement les victimes de ces accidents restent sans indemnité. On a vu le remède dans l'aggravation des sanctions pour délit de fuite (3), ce qui réduirait le nombre de délinquants, et d'autre part la création d'un fonds de garantie (4) qui indemniserait les victimes. Tout récemment M. Edmond Largier auteur d'un contre projet (5) reprenait l'idée. Nous en examinerons plus loin les possibilités d'application.

§ 3. — Si dans les hypothèses précédentes les victimes d'accidents ne reçoivent point d'indemnisation, on serait tenté de croire que lorsque le propriétaire d'une automobile a eu la diligence de s'assurer il en est le contraire. Si cela est vrai dans la majorité des cas, il arrive cependant que la condamnation en dommages-intérêts dépasse la somme assurée.

(3) Projet René Richard, Chambre des députés, 7 Novembre 1929.

(4) Projet A. Colin à la Société d'Etudes législatives, 1907.

(5) Chambre des Députés, N° 3.967, Doc. Parl. 25 Nov. 1930.

Les Compagnies garantissent actuellement le risque responsabilité civile automobile, à partir de 200.000 francs et vont jusqu'à 1.000.000.

Mais la police habituelle est souscrite généralement pour 200.000 et si l'assuré est reconnu responsable il doit payer sur ses fonds personnels le surplus de la condamnation,

Or, si cette dernière est très forte et que l'assuré soit insolvable, les dommages ne recevront pas de réparation. A première vue 200.000 frs ou 250.000 frs peuvent paraître raisonnablement suffisants, mais les cas sont nombreux où la condamnation les dépasse. En voici quelques exemples :

254.000 frs. Trib. Corr. Melun, 22 mars 1930.

270.000 frs. Cour d'Appel Colmar 30 nov. 1926

275.000 frs. Cour d'Appel Rabat 16 juillet 1928

298.000 frs. Trib. Civ. de Laval 25 juillet 1928

300.000 frs. plus 800 frs. de rente C. d'Appel
de Paris, 16 mai 1927.

300.000 frs. Trib. Corr. Seine-Marne 22 mai
1930.

325.000 frs. Cour d'Appel Paris 21 mars 1927.

340.000 frs. Cour d'Appel Caen 26 mars 1925.

350.000 frs. Cour d'Appel de Paris 28 juin 1929

400.000 frs. Trib. Corr. de Moulins 1^{er} février
1931.

500.000 frs. Trib. de la Seine 26 février 1926.

500.000 frs. Trib. civil Nice 15 mars 1925.

557.000 frs. Trib. Corr. Versailles 27 février
1926.

650.000 frs. Trib. Versailles 19 juillet 1928.

1.563.575 frs. demandés devant le Tribunal civil
du Loiret 2 mars 1930.

Ces quelques exemples sont suffisants pour montrer que le risque responsabilité civile n'est pas un vain mot et les victimes ont de grandes chances à ne recevoir rien de plus que la somme due par l'assureur. N'assistait-on pas dernièrement au triste spectacle d'une honorable personne jetée en prison pour n'avoir pas pu désintéresser les victimes d'un accident d'automobile dont il était l'auteur, malgré qu'il avait eu soin d'assurer sa responsabilité civile pour 250.000 frs. (« Argus » 18 mai et 25 Mai 1930).

Evidemment il serait nécessaire d'augmenter le montant de la garantie. Et cela dans l'intérêt même de l'assuré. La caractéristique actuelle du risque automobile est sa croissance continuelle. Le nombre des sinistres, ainsi que le montant des indemnités augmentent d'un jour à l'autre. Impressionnés par la fréquence et l'importance des accidents d'automobile, les magistrats sont amenés à condamner à des indemnités très fortes que certains même considèrent comme excessives. D'autre part, les créanciers d'indemnité tâchent de tirer le plus des accidents, et ils exagèrent leurs prétentions, sûrs qu'ils sont d'obtenir satisfaction. La Cour d'Appel de Douai condamnait le 18 Janvier 1923 à 200.000 frs de dommages pour le préjudice causé à un enfant de 9 ans qui avait dû subir l'amputation d'un bras à la suite d'un accident d'automobile.

Dans leur appréciation du dommage, les tribu-

naux s'inspirent de la valeur actuelle des personnes et des choses, compte tenu de la hausse des prix. Et ce qui leur permet d'évaluer le montant des dommages plus justement c'est l'existence de l'assurance. On conçoit que les Compagnies d'assurance protestent contre la dangereuse « prodigalité » des tribunaux. Mais cette libéralité est nécessaire : et les Compagnies n'ont qu'à augmenter leurs primes. Les assurés ont donc grand intérêt de se garantir pour plus de 200.000 frs, 400.000 et 500.000, par exemple, ils seront hors d'atteinte d'un recours en indemnité, et de leur côté les victimes seront certaines d'être indemnisées.

§ 4. — Jusqu'à présent, nous avons supposé que l'auteur d'un accident était assuré et que si un dommage restait sans réparation, cela tenait à la trop petite garantie stipulée par la police d'assurance. Mais il y a d'autres cas, où, malgré l'existence d'une police d'assurance, le dommage ne sera pas couvert du tout. Et cela de par les règles de responsabilité civile admises aujourd'hui par la jurisprudence, et les clauses ordinaires du contrat assurance responsabilité.

Avant d'exposer brièvement à qui incombe la responsabilité civile des accidents causés par une voiture automobile, disons toutefois que la police d'assurance couvrant seulement la responsabilité du propriétaire de la voiture, chaque fois qu'un accident se produit alors que la voiture est conduite par une autre personne et que le propriétaire sera mis hors de

cause, la Compagnie d'assurance n'indemniserà pas la victime. C'est le condamné responsable qui devra acquitter de ses fonds personnels l'indemnité. Or, si celui-ci n'est pas solvable, ce qui, en cas de vol de l'auto, est presque une certitude, les victimes ne pourront obtenir réparation du préjudice souffert.

SECTION III

La responsabilité civile des conducteurs d'automobiles

Depuis l'arrêt du 13 février 1930 des Chambres réunies de la Cour de Cassation qui ne fait que confirmer une jurisprudence antérieure, il existe une présomption de faute établie par l'alinéa 1 de l'article 1384 à l'encontre de celui qui a sous sa garde une chose inanimée qui peut produire un dommage à autrui. Cette présomption ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, il ne suffit pas de prouver que le gardien n'a commis aucune faute ou que la cause du dommage est inconnue.

La loi ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme, il suffira qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'un garde, à raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui.

La présomption de faute repose essentiel-

lement sur la nécessité d'une surveillance que comporte la garde de la chose à raison des dangers qu'elle est susceptible de causer.

Ces règles s'appliquent à la responsabilité de l'automobiliste, et il n'y a pas de difficulté lorsque c'est le propriétaire lui-même, gardien présumé, qui conduit la voiture au moment de l'accident. Mais à qui incombera la responsabilité si ce n'est pas lui qui était au volant de la voiture. D'après les solutions que nous trouverons dans les différents cas, l'indemnisation des victimes variera ; chaque fois que le propriétaire de la voiture sera reconnu responsable, l'assurance jouera : mais s'il est mis hors de cause, la réparation dépend de la solvabilité du responsable. Or, il ne sera pas capable de couvrir les dommages causés dans la plupart des cas. Nous examinerons donc à qui incombe la responsabilité lorsque l'automobile est conduite :

Par un préposé ;

Par un parent ou ami ;

Par une personne apprenant à conduire ;

Par un voleur de la voiture.

§ 1. — Ce qui, aux termes de l'article 1384, al. 1, engage la responsabilité, c'est la garde et non la chose qui en est l'objet (6). Si l'automobile est conduite par un préposé, le propriétaire continue à en avoir la garde. Bien que la chose dommageable ait été confiée à un préposé en vue de son fonctionnement, le patron ou le commettant n'en a pas moins

(6) Ch. Réunies, 13 février 1930.

la garde et la responsabilité exclusive (7). Il est maintenant admis que le propriétaire de l'automobile est responsable des accidents causés aux tiers par celui qu'il a préposé à la conduite de sa voiture, cela par application du droit commun de l'article 1384, al. 1 (8).

La présomption existe à l'encontre du gardien de la chose dangereuse alors même qu'aucune faute ne pourrait être relevée à la charge du conducteur ou que la cause de l'accident demeurerait inconnue (9).

Mais encore faut-il, pour que le commettant soit responsable du fait de son préposé, que le lien de préposition existe réellement.

La responsabilité se fonde sur une présomption de choix, de subordination et de faute commise. La responsabilité des faits du préposé émise par l'art. 1384, al. 3, à la charge du maître ou commettant suppose que ce dernier a eu le droit de donner au préposé des ordres ou des instructions sur la manière de remplir les fonctions ou de faire le travail auquel il est employé.

C'est ce droit qui fonde l'autorité et la subordination, sans lesquelles il n'existe pas de véritable commettant (10).

Donc, le patron ne saurait être rendu respon-

(7) Cassation, 27 février 1929.

(8) Cass. Reg. 12 janvier 1927, D. H. 1927.81.

(9) Cass. 16 juillet 1928, D. H. 1928.477.

(10) Cass. 18 juin 1928, D.H. 1928.478. Cass. 3 Déc. 1928, Rec. Gaz. Trib. 1929.1.61.

sable d'un chauffeur qui n'a pas été choisi par lui et n'est pas sous son autorité (11).

Le critérium admis pour distinguer si un rapport de préposé à commettant existe entre le conducteur de la voiture et le propriétaire, serait donc ce droit de donner des ordres ou des instructions. Dès lors, si pour un temps déterminé, un commettant met son préposé habituel à la disposition d'une autre personne à l'autorité et à la direction de laquelle ce préposé devient soumis en vertu d'une convention ou de la loi, la responsabilité se déplace et incombe alors au second commettant (12). Il suffit qu'un élément de subordination existe : il n'est pas nécessaire que le préposé reçoive un salaire de même que le préposé peut ne l'être qu'accidentellement. Le préposé au sens de l'article 1384, paragraphe 3, est celui auquel le maître ou le commettant a le droit de donner des ordres sur la manière de remplir ses fonctions. Doit donc être considéré comme préposé de son père, le fils qui s'était chargé, en présence du premier, de transporter deux personnes dans l'automobile de son père, lequel, en sa qualité de commettant est responsable civilement des accidents causés au cours de ce transport par son fils (13). Dans cette espèce, le père était assuré pour 300.000 frs à la Compagnie « Le Phénix Accidents » qui était tenue de payer les dommages intérêts auxquels pouvait être condamné son client.

(11) Pau, 22 février 1924, Gaz. Pal. 16 mai 1924.

(12) Cass. 3 déc. 1928. Rec. 9, Trib. 1929.1.61.

(13) T. Civ. Seine, 19 avril 1929, R. G. Trib. 1929.2.166.

On aperçoit quel est l'intérêt de cette jurisprudence au point de vue indemnité. Par cette interprétation large de la notion du préposé, la charge de la responsabilité incombe au propriétaire de l'automobile, commettant, qui, généralement, est assuré.

Pour échapper à la responsabilité mise à sa charge, le commettant doit prouver que le prétendu préposé n'était pas à son service, autorité et direction. (D.P. 1923.5.11.)

Il y a donc une présomption de préposition à l'encontre du propriétaire de l'automobile

Mais si le lien de préposition existe, le commettant est responsable des accidents commis par son préposé, non seulement dans l'exercice normal et régulier de ses fonctions ou à l'occasion de ses fonctions, mais dans l'abus de ses fonctions (14).

Mais il n'en est ainsi qu'autant que le préposé peut être réputé avoir agi pour le compte du commettant. Ce dernier cesse d'être responsable lorsque le préposé a été envisagé par la victime de l'acte dommageable comme ayant agi, non pour le compte de son commettant, mais pour son propre compte personnel (15).

§ 2. — La présomption de responsabilité de l'article 1.384, al. 1, pèse sur le gardien de l'automobile à raison des dangers qu'il fait courir aux tiers.

(14) Cour d'Appel d'Orléans, 28 février 1929, D.H. 1929. 278.

(15) Cassation, 12 juin 1928. D.H. 1928.414.

Mais si le propriétaire prête la voiture à une personne qui s'en sert pour ses besoins personnels, il en abandonne la garde aux mains de cette dernière, et il est exonéré de toute responsabilité.

Le propriétaire d'une automobile ayant mis celle-ci à la disposition de son fils, lequel la fait conduire par son propre préposé, la responsabilité, en cas d'accident, incombe non au propriétaire, mais à celui qui a fait usage de la voiture. En conséquence, doit être mise hors de cause la Compagnie d'assurance qui couvrait le risque d'accidents aux termes d'une police souscrite par le propriétaire de la voiture (16). De même, lorsqu'une femme, séparée de biens, prête à son mari sa voiture automobile, dont celui-ci fait usage pour ses besoins personnels, elle ne peut être réputée l'avoir sous sa garde, alors d'ailleurs qu'elle n'était pas dans la voiture au moment de l'accident causé par son mari (Seine, 21 janvier 1928).

L'intérêt qu'il y a, en ce qui concerne la réparation du dommage causé par l'accident, à distinguer qui a la garde de la voiture au moment de l'accident, se perçoit aisément ; c'est le propriétaire qui est généralement assuré contre le risque responsabilité civile, alors que le conducteur ne l'est pas.

La jurisprudence a certainement eu en considération cette idée de réparation. La présomption établie par l'article 1384, al. 1, à l'encontre d'une chose mobilière inanimée soumise à la nécessité

(16) Grenoble, 27 oct. 1925. D.H.1925.677.

d'une garde, en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui, a été instituée pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes d'un dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elles n'ont point participé (Cassation, 11 juin 1928, D.H. 1928.414).

Aussi, chaque fois que le propriétaire d'une automobile confie sa voiture à un tiers, cherche-t-on à distinguer si, toutefois, le propriétaire ne reste pas gardien de la chose au sens juridique du mot, et s'il n'existe pas un lien de préposition, même passager, qui fixe la responsabilité sur le commettant. Le lien de préposé à commettant se déduit des circonstances de la cause, de l'existence de directives ou d'instructions.

Celui qui a donné à son beau-frère, non seulement l'autorisation de se servir de son automobile, mais encore des instructions pour la conduire en un lieu déterminé où devait se rendre la nièce de celui-ci, accompagnée de la domestique du propriétaire de la voiture, doit être considéré comme lui ayant fait effectuer une course.

Dès lors, le conducteur de l'automobile est, pendant l'exercice de cette mission, le préposé du propriétaire de la voiture et le délit de blessures par imprudence qu'il a commis au cours du trajet engage la responsabilité civile du commettant.

§ 3. — A qui incombe la responsabilité des accidents causés par une personne apprenant à conduire.

La solution unanimement admise, est que c'est au moniteur ou professeur se trouvant à côté de l'élève. La responsabilité civile et pénale de tout accident causé par celui qui apprend à conduire incombe au moniteur seul, si l'élève n'a pas commis de faute personnelle en résistant à ses instructions (17). Pourtant, s'il est relevé une faute contre l'apprenti conducteur, soit qu'il eût déjà une certaine pratique, quoique insuffisante, soit qu'il n'ait pas obéi aux injonctions de son professeur, la responsabilité doit être partagée entre le moniteur et l'élève (18).

De même le maître est responsable des suites de l'accident que cause son valet de chambre en apprenant à conduire sous la surveillance d'un mécanicien, lorsqu'il ne s'agit plus que de leçons de perfectionnement, que le valet de chambre, à la veille d'obtenir son permis de conduire, était déjà au volant de la voiture neuve que son maître venait d'acquérir.

La responsabilité civile, en ce cas, doit être partagée entre le maître et le mécanicien chargé de diriger le valet de chambre (19). La responsabilité pèse sur ce mécanicien en raison du rapport d'autorité et de subordination qui existait entre lui et l'auteur de l'accident au moment où celui-ci s'est produit. Pendant les leçons, le lien de droit établi par l'article

(17) Tribunal Versailles, 30 novembre 1928. D.H.1929.31.

(18) Cour d'Appel Montpellier, 17 novembre 1927. D.H. 1928.125.

(19) Cour d'Appel, Bordeaux, 30 mai 1929. D.H.1929.402.

1384, entre le maître et le domestique, ne subsiste pas, lors même que le maître retirerait du fait de nouvelles connaissances acquises par son domestique, un profit quelconque (20). La responsabilité du moniteur n'est atténuée qu'au cas de refus d'obéissance de l'élève, d'une résistance volontaire à ses instructions (même arrêt).

Lorsqu'un propriétaire met sa voiture à la disposition d'un professeur pour apprendre à conduire à un préposé du propriétaire, ce dernier en transmet la garde au moniteur sous l'autorité duquel le préposé apprendra à conduire. La responsabilité d'un accident causé au cours de la leçon se déplace.

§ 4. — Une voiture automobile est volée, et un accident se produit, alors qu'elle était conduite par le voleur. Doit-on tenir le propriétaire négligent responsable des conséquences dommageables de l'accident? Du point de vue pratique, la question est ici plus importante que dans les autres cas. En effet, la réparation des dommages dépend de la solvabilité personnelle ou de l'existence d'une police d'assurance garantissant celui à la charge duquel les dommages sont mis. Or, rarement, pour ne pas dire jamais, un voleur, quand il sera connu, sera en mesure d'indemniser ses victimes.

Malgré l'intérêt que la jurisprudence porte aux victimes d'accidents d'automobiles, elle ne peut toutefois pas négliger les principes de droit qu'elle s'est

(20) Cour de Rennes, 12 février 1925. G. Pal. 4 mars 1928.

donnés, et aujourd'hui il est unanimement admis que la responsabilité d'un accident causé par une automobile volée appartient au voleur.

Lorsqu'une voiture a été volée et que le voleur, en la conduisant, a causé un dommage à un tiers, le conducteur préposé par le propriétaire à la garde de la voiture, ne peut, en raison d'une négligence comme gardien de la voiture, être rendu civilement responsable des conséquences de l'accident.

En effet, cette négligence n'a pas été la cause de l'accident, puisque cet accident a été causé uniquement par l'imprudence du tiers qui s'est emparé de la voiture, et il n'y a pas de relation directe de cause à effet entre la négligence reprochée au gardien de la voiture et le choc qui a occasionné les blessures de la victime (21). Le gardien n'a donc plus en cas de vol, la garde la voiture. Il semble, dit M. Capitant, que le propriétaire perd à la fois l'auto et la garde (22).

La cause directe du dommage est l'imprudence du conducteur, le voleur. Cette imprudence détruit la présomption de responsabilité de celui qui avait la voiture sous sa garde. Quant au fait négligent du gardien, qui n'a pas pris de précaution nécessaire, la jurisprudence le considère bien comme une faute; mais cette faute ne peut entraîner la responsabilité du gardien, puisque cette négligence n'a

(21) Paris, 5 décembre 1925. S.1926.2.30.

(22) Cours de droit civil, 1926-1927.

pas été la cause de l'accident et qu'il n'y a pas de relation directe de cause à effet entre la négligence et le choc qui a occasionné les blessures, même en considérant que la voiture n'aurait pas été aux mains d'un tiers, si le chauffeur avait été plus diligent dans sa surveillance.

Un jugement du tribunal de la Seine, en date du 25 mars 1925 (G.P. 1925.11.81) avait déclaré que le vol de l'automobile était une conséquence prévisible de la négligence et doit, en ces conditions, engager la responsabilité du gardien. Mais ce jugement a été infirmé par la Cour de Paris. Le propriétaire de l'automobile ne peut être tenu responsable en vertu d'une faute, ni sur le fondement des articles 1382 et 1383, c. civ., alors qu'il n'y a pas entre la faute commise et le dommage dont la réparation est demandée, une relation certaine de cause à effet. (Cour d'Appel de Nîmes, 19 mars 1928, D.H.375.)

SECTION IV

La police d'assurance de responsabilité

Voyons, maintenant, quelles sont les clauses de la police assurance-responsabilité que souscrivent les propriétaires d'automobiles pour se dégager de la responsabilité pécuniaire qu'ils peuvent encourir en raison des accidents causés par leur véhicule.

L'article premier de la police tous risques « Le Phénix Accidents » stipule que le contrat s'applique exclusivement aux voitures automobiles désignées dans la police, à condition qu'elles soient conduites par l'assuré, les membres de sa famille dont il répond, ses préposés ou salariés, tous âgés d'au moins 18 ans et pourvus d'un permis de conduire.

La police garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir à raison d'accidents corporels et de dommages matériels causés aux tiers par les voitures automobiles assurées. Ne sont pas considérés comme tierces personnes : le conjoint, les ascendants, descendants, et leurs alliés, les frères et sœurs de l'assuré, associés domestiques et préposés de l'assuré. Cependant la police garantit sans limitation de chiffre tout recours exercé contre l'assuré pour le remboursement des indemnités auxquelles ont droit les victimes ou ses représentants en application de la loi du 9 Avril 1898, modifiée par les lois subséquentes.

Sont compris dans la garantie les accidents corporels occasionnés aux tierces personnes transportées dans les voitures à titre gratuit.

La police s'adapte ainsi au besoin de sécurité qu'a recherché le souscripteur. Mais si l'on envisage le contrat, non pas du point de vue de l'assuré, mais de l'indemnisation des victimes d'accidents qui est la conséquence indirecte de l'existence de l'assurance, il résulte que, dans les cas énumérés où la res-

ponsabilité du propriétaire d'automobile n'est pas engagée et si la personne responsable de l'accident n'est pas solvable, la victime reste sans indemnisation.

Mais, alors même que la personne responsable de l'accident est assurée, le sort du créancier d'indemnité dépend encore de la valabilité du contrat souscrit par son débiteur. En effet, l'engagement de l'assureur est affecté de plusieurs conditions résolutoires. C'est ainsi que les polices stipulent que le fait de l'assuré de ne pas payer la prime entraîne sous certaines conditions de mise en demeure la suspension ou même la résiliation du contrat. De même la Compagnie se réserve le droit de faire vérifier par un de ses agents la conformité du risque avec les stipulations de la police : le refus de l'assuré de s'y prêter entraîne la déchéance du bénéfice du contrat ; lorsque la responsabilité d'un tiers peut être mise en cause, l'assuré doit réserver cette responsabilité ; il n'a pas le droit de transiger avec la partie lésée, ni se reconnaître responsable de l'accident : il est obligé de faire connaître à l'assureur dans un délai déterminé, l'arrivée du sinistre, et lui transmettre, dès réception, tous les actes judiciaires ou extra judiciaires qui lui auront été signifiés.

Qu'une de ces conditions résolutoires se réalise, le droit de l'assuré contre l'assureur s'évanouit : le créancier d'indemnité n'aura pour seul gage que le patrimoine du responsable, et celui-ci est peut-être insolvable.

Mais la jurisprudence a été amenée pour des

considérations d'équité à modifier la situation créée à la victime par le fait des déchéances encourues par l'assuré. Déjà la loi du 18 mai 1913 avait déclaré que « sont privilégiées les créances nées d'un accident au profit des tiers lésés par un accident ou de leurs ayant-droit sur l'indemnité dont l'assureur de responsabilité civile se reconnaît ou a été reconnu débiteur à raison de la convention d'assurance. Aucun paiement fait à l'assuré ne sera libératoire tant que les créanciers privilégiés n'auront pas été désintéressés ».

L'intention du législateur était de ne pas permettre que l'assuré touche l'indemnité et que donc l'indemnisation de la victime ne soit pas compromise par le mauvais vouloir de l'assuré, ou bien que du fait de la faillite de celui-ci l'indemnité ne tombe dans la masse de la faillite, ce qui réduirait le droit de la victime à un dividende. Il n'est pas juste, en effet, que les créanciers bénéficient de l'indemnité qui avait une destination spéciale, et n'est entrée dans le patrimoine de l'assuré que par le fait de l'accident. La créance de l'assuré contre l'assureur est unie à la créance de la victime contre l'assuré, malgré que l'une et l'autre ont des sources différentes, l'une naissant du contrat et l'autre d'un quasi délit.

Du privilège créé par la loi de 1913, la jurisprudence a déduit l'existence d'une action directe au profit de la victime contre l'assureur. « Attendu, dit le jugement du 29 janvier 1923 (23), que, par le pri-

(23) Tribunal Civil de Caen.

vilège institué par la loi de 1913, l'indemnité doit nécessairement profiter d'une façon entière et exclusive à la victime de l'accident, tout paiement fait à son préjudice n'étant pas libératoire : attendu que cette double considération que l'accidenté est l'unique et nécessaire bénéficiaire de la dette de l'assureur, dont sa propre créance est la cause et la mesure, il découle qu'il est investi d'un droit propre sur l'indemnité due par l'assureur, attendu que, pouvant, à raison de ce droit propre, recevoir valablement à l'amiable le paiement de l'indemnité aux caisses de la Compagnie, l'accidenté doit, par une conséquence logique, pouvoir la réclamer judiciairement à celle-ci, c'est-à-dire qu'il a contre elle une action directe ; attendu que la victime d'un accident dont l'auteur responsable est assuré, a ainsi deux débiteurs et deux actions à sa disposition ; l'une contre cet auteur, l'autre contre l'assureur de ce dernier ; attendu qu'il doit seulement s'il exerce l'action directe, mettre en cause également l'assuré afin que puissent être fixés contradictoirement, d'une part, le chiffre de la créance née du quasi-délit et, d'autre part, le montant de l'indemnité à concurrence duquel l'assureur est tenu par son contrat. »

Les conclusions de ce jugement sont presque identiques à celles de l'arrêt de principe de la Cour de Cassation du 14 juin 1926 (24) qui a mis fin aux controverses qui s'étaient élevées, en déclarant que les dispositions de la loi de 1913 donnent naissance

(24) Cass. 14 juin 1926. D.P. 1927.1.57, note de M. Josserand.

à une action directe permettant à la victime de mettre en cause l'assureur et l'assuré.

L'existence de l'action directe une fois admise, il s'est posé la question : Si la victime a un droit sur l'indemnité du seul fait de l'arrivée du sinistre, ne peut-on pas soutenir que les déchéances encourues par l'assuré que l'assureur peut lui opposer, ne le sont pas à l'endroit de la victime ?

« Considérant, dit l'arrêt de la Cour de Paris du 18 janvier 1926 (25) que le droit privatif reconnu à la victime sur l'indemnité d'assurance et sanctionné par une action directe contre l'assureur prend naissance du jour même du délit en même temps que la dette née à la charge de l'assuré du fait de ce délit, que la créance d'indemnité passée à la partie lésée dès l'instant de l'accident ne saurait être compromise par aucun fait postérieur de l'assuré auteur de l'accident ; considérant, il est vrai, que cette créance advient à la victime telle qu'elle se comporte d'après le contrat d'assurance avec les modalités et conditions résolutives qui peuvent l'assortir ; mais considérant que la déchéance prévue par l'art. 5 de la police (transmission de pièces par l'assuré à l'assureur) loin d'anéantir le contrat d'une façon résolutive prive seulement l'assuré de l'indemnité afférente au sinistre à l'occasion duquel le manquement s'est produit, tout en laissant subsister ses obligations et aussi son droit à la réparation en cas d'autre

(25) Gaz. Pal., 1926.1.756.

accident suivi de déclarations régulières : attendu que la victime ne saurait donc, à partir du moment où elle est devenue bénéficiaire exclusive de la créance d'indemnité d'assurance, supporter la peine à laquelle a pu s'exposer l'assuré, pas plus qu'elle ne saurait voir éteindre par une remise de dette ou autre convention émanée de l'assuré, cette même créance entrée dans son patrimoine du jour de l'accident. »

De même un arrêt de la Cour de Besançon (26) déclare que les déchéances postérieures à l'accident ne sauraient être opposées à la victime, « que si on admettait le contraire, il dépendrait de l'assuré, soit par collusion avec l'assureur, soit pour nuire à la victime, d'abolir la créance de cette dernière et d'aggraver ainsi, en cas d'insolvabilité, le dommage qu'il lui a causé en rendant inopérante toute action en récupération ».

Ainsi, la jurisprudence crée une distinction entre les déchéances encourues par l'assuré après le sinistre, et les déchéances ou nullités précédant le sinistre.

Les unes ne seront pas opposables à la victime, les autres le seront malgré que les deux catégories de déchéances sont parfaitement valables, et trouvent toutes deux leur source dans le même contrat. Il serait logique qu'il fut fait un même sort à toutes les clauses du contrat, la police formant un tout, et les clauses qui s'y trouvent devant être appliquées

(26) Cour de Besançon 19 mars 1925. Gaz. Pal. 1925.2.70.

ou rendues inefficaces en bloc (27). Mais la jurisprudence a considéré surtout comme équitable de garantir le plus possible les droits de la victime.

SECTION V

La question du risque automobile

Nous avons fait un bref tableau des conditions dans lesquelles s'effectue la réparation des dommages causés par les accidents d'automobile et nous avons relevé les cas dans lesquels l'indemnisation n'existe pas. En les résumant, il résulte que le créancier en indemnité ne recevra pas satisfaction intégrale lorsque :

l'auteur responsable est inconnu ;

l'auteur responsable n'est pas assuré et est insolvable ;

la police d'assurance ne joue pas, soit que l'assuré n'est pas responsable du sinistre, soit qu'il a encouru une déchéance antérieure au sinistre ;

la police d'assurance ne couvre qu'une partie du dommage et le recours pour le reste ne donne pas de résultats.

Le système actuel envisagé pratiquement du

(27) Sultana, Etude spéciale de l'action directe. Thèse, Alger, 1929, page 82.

point de vue réparation se présente sous deux aspects ; un premier aspect juridique de mise à la charge du dommage à une personne déclarée responsable, et un deuxième aspect, répartition de ce dommage sur un ensemble de personnes susceptibles de causer des dommages analogues. Intervient donc, dans le règlement d'un sinistre, d'abord les principes de responsabilité civile tels qu'ils ont été déterminés par la jurisprudence et ensuite les principes de l'assurance de responsabilité. Quel est le fondement de ce système?

§ 1. — Emus par le nombre et la gravité des accidents d'automobile, et poussés par le désir d'assurer à la victime d'un dommage injustifié une réparation, les tribunaux ont fait fléchir dans des éventualités de plus en plus nombreuses, le droit commun de la responsabilité et le principe traditionnel qu'il ne saurait y avoir de responsabilité en dehors d'une faute régulièrement prouvée (28). Une présomption de responsabilité a été découverte dans les termes du premier alinéa de l'article 1384, c. civ., à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, présomption qui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou d'une force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. Les tribunaux ont peu à peu construit un système dont

(28) Jossérand. Cours de droit civil positif français. T. 2, N° 488.

le fondement est une obligation de garde ; mais sous cette notion se cache l'idée toute d'équité d'assurer à la victime d'un accident une réparation adéquate. Les tribunaux se sont efforcés de modifier ce que la règle légale avait d'inéquitable en raison de la difficulté de la preuve du fait fautif et de la situation particulièrement intéressante des victimes ; ils ont créé en fait une obligation de réparation des dommages en dehors de toute idée de faute. C'est pourquoi la notion actuelle de responsabilité peut être envisagée sous deux angles. « Envisagée dans son résultat, la responsabilité civile est l'attribution d'un dommage à une personne qui est tenue de réparer ce dommage en fournissant une indemnité à la victime. Envisagée dans sa cause et fondement, la responsabilité civile est l'appréciation portée par le juge sur la conduite d'un homme et sa condamnation s'il le juge coupable. ...Il n'y a donc qu'un seul mot pour deux choses différentes. Le mot de responsabilité éveille tout autant l'idée d'une conduite défailante que celle de l'attribution des risques à une personne. Il vaudrait mieux parler dans ce second sens, de *garantie légale*. » (29)

« Il existe, écrit de même M. Planiol (30), dans des cas particuliers, une obligation de réparation qui pèse sur une personne à raison d'un dommage, sans que cette obligation puisse être fondée sur une

(29) Loniewski Assurance et responsabilité en matière de transport. Thèse, Paris 1926, page 9.

(30) Planiol. Traité élémentaire de droit civil. Tome 2, N° 931, 8°.

faute établie ou présumée... Il vaudrait mieux placer ces obligations de réparation dans la liste des obligations légales et leur réserver un autre nom que celui de responsabilité. Il ne peut, en effet, y avoir de responsabilité sans faute mais il existe dans certains cas à la charge de certaines personnes une *obligation légale de garantie ou d'assistance*. »

C'est une obligation analogue que la jurisprudence a créée sous le nom de responsabilité, du fait des choses inanimées ; mais sous la poussée des faits, et en l'absence d'un texte consacrant les nouvelles exigences de la vie pratique, la jurisprudence a dû se servir de ce qu'elle avait à sa disposition, l'interprétation des textes existants, en conservant la notion de responsabilité, alors qu'il convenait de l'abandonner ; ce n'est plus par l'appréciation de la conduite d'un homme que l'on l'oblige à réparer les conséquences dommageables de son activité, mais par l'obligation de garantie créée par les conditions économiques et sociales (31). « On ne reproche rien à l'auteur d'un acte, mais on l'oblige à réparer les conséquences de son acte, et parce qu'il peut le faire

(31) Le mobile auquel obéit la jurisprudence est indiscutablement tiré de conceptions sociales ou humanitaires étrangères à nos textes. Pour opérer l'évolution désirée, on n'a pas craint d'introduire dans la notion de responsabilité des éléments qui lui sont étrangers ; on a obscurci cette notion en y mêlant soit l'examen des causes qui lui donnent naissance, soit l'idée de réparation du dommage qui peut en résulter.

J. Tauzin. « La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobilistes. » Thèse, Paris 1929, page 229.

sans grand dommage pour lui-même et qu'il doit prévoir la réparation future des dommages éventuels. » (32)

§ 2. — Or, si cette évolution de principes a pu se faire, cela se doit à l'existence de l'assurance. Il y a un rapport intime entre l'évolution des règles de responsabilité et l'existence de l'assurance, tant en matière de responsabilité du fait des choses que de responsabilité patronale. « Le risque professionnel n'a pu s'appliquer en pratique que parce que le patron a divisé par l'assurance le risque mis à sa charge » (33), écrit M. Ripert. Jamais on n'aurait pu charger les patrons d'une obligation de réparation aussi grave, si l'assurance ne leur avait offert les moyens de la supporter à bon compte. On a parlé d'une *réceptivité* personnelle de la victime d'un acte dommageable; on pourrait en dire autant de la capacité de l'auteur de l'acte à supporter le dommage causé. « La responsabilité peut peser avec plus de raison sur celui qui est le mieux à même de s'assurer », écrit M. Demogue (34), et les tribunaux ont certainement eu en considération cette idée. On a même pu écrire que l'aboutissement des tendances modernes en matière de responsabilité serait une discrimination entre un dommage à autrui susceptible

(32) Loniewski, op. cit., page 10.

(33) Ripert. La règle morale dans les obligations civiles. Ed. 1925, page 209.

(34) Demogue. Traité des obligations, N° 284.

d'être réparé et celui qui ne l'est pas (35) ; en faveur des premiers seuls pourraient s'appliquer les théories nouvelles.

Il apparaît donc que lorsque les juges attribuent la responsabilité d'un acte dommageable, ils savent que la réparation de cet acte ne sera pas à la charge du responsable, mais qu'elle se répartira par le jeu de l'assurance ; en matière d'accidents du travail, les patrons étant tous assurés, le paiement d'une prime les décharge du risque professionnel ; en matière de responsabilité des propriétaires d'automobiles, les juges comptent bien que le responsable est assuré, ou s'il ne l'est pas, qu'il est en faute de ne pas avoir pris cette précaution.

L'obligation de garantie n'est donc plus personnelle, mais collective, répartie entre les preneurs d'assurance pour le même risque. L'obligation de réparer les dommages n'est plus en fait que l'obligation de s'assurer et de payer une prime.

L'automobiliste s'acquitte de cette obligation en souscrivant une police d'assurance responsabilité ; par son fait, il réalise la réparation collective des dommages ; mais ce transfert d'incidence qui devrait rendre certaine la réparation, prend le moule d'un contrat qui a ses règles propres, qui a pour objet « de garantir l'assuré contre toute poursuite en responsabilité pécuniaire intentée contre lui par un tiers, soit en raison de sa faute, soit en raison de

(35) Lagarde. Assurance et responsabilité. Thèse, Montpellier 1926, page 11.

son fait. » (36) ; objet uniquement égoïste et exclusivement dans l'intérêt de l'assuré. De même que l'obligation de garantie ne se réalise qu'imparfaitement par les règles de responsabilité appliquées actuellement, la réparation collective prend le canal d'une forme d'assurance qui n'est pas créée pour cela. Ce n'est que par contre-coup que la victime d'un dommage bénéficie de l'assurance contractée, et alors seulement que le contrat n'est pas entaché de nullité, ou que l'assuré n'a pas encouru de déchéance.

L'évolution de l'assurance de responsabilité prouve que l'on a vu dans ce contrat autre chose qu'une mesure de protection de l'assuré. C'est en raison des effets équitables de l'assurance responsabilité que la jurisprudence est arrivée à la valider, malgré l'opposition de certains auteurs et tribunaux, qui voyaient avant tout en ce contrat un caractère immoral et « d'excitation à l'incurie et à la négligence ». Déjà donc, on commençait à envisager les intérêts de tierces personnes qui n'avaient pas pris part au contrat, et n'avaient contribué pour rien à son existence.

Ce caractère se précise par la création d'un privilège, au bénéfice des créances nées d'un accident, sur l'indemnité dont l'assureur de responsabilité civile est reconnu débiteur à raison de la convention d'assurance (loi du 28 mai 1913), et plus encore par les conséquences que la jurisprudence est arrivée à

(36) V. Cadere. *Théorie et pratique de l'assurance de responsabilité*, page 24.

tirer de cette loi, en attribuant à la victime une action directe contre l'assureur et en lui rendant inopposables les déchéances encourues par l'assuré, postérieurement à l'arrivée du sinistre.

La jurisprudence se préoccupant avant tout de garantir à la victime d'un accident une indemnité, a méprisé le caractère réel du contrat d'assurance responsabilité, en l'assimilant dans ses effets pratiques à une assurance pour compte contractée au profit du tiers lésé (37). L'action directe et l'inopposabilité des déchéances marquent cette idée ; en vain a-t-on invoqué à leur appui des théories par lesquelles on présume une stipulation pour autrui au profit de la victime (38), ou une délégation dans laquelle l'assuré délègue au tiers victime sa propre créance contre l'assureur qui devient ainsi débiteur délégué de la victime. La véritable explication ne se trouve que dans la tendance de favoritisation à tout prix des victimes d'accident (39).

(37) Montcharmont. L'assurance pour compte en matière terrestre. Thèse, Paris 1930, page 141.

(38) M. Josserand se demande si l'admission de l'action directe « ne doit pas être placée précisément sous la protection du concept de la stipulation pour autrui, si l'assureur et l'assuré ne sont pas à considérer comme ayant traité dans l'intérêt éventuel de la victime possible. Sans doute la stipulation pour autrui n'engendre une créance directe au profit des tiers que si telle a été la volonté des contractants, mais... étant donné que l'opération a eu pour but d'obtenir son désintéressement par le jeu de l'assurance, ne peut-on pas considérer qu'une telle volonté a existé ?

(Note sous Ch. Civ. 14 juin 1926, D.P. 1927.1.57.)

(39) Voir, à ce sujet, l'article de M. Maurice Picard, « L'action directe et l'inopposabilité des déchéances aux victimes d'accident », dont la conclusion est que la loi de 1913, ayant

§ 3. — Il y a donc dans l'évolution des principes de responsabilité et d'assurance de responsabilité une évolution parallèle et en quelque sorte analogue ; dans les deux matières, la jurisprudence s'est servie de textes existants pour en tirer des effets que le législateur n'avait pas prévus, et créer en fait une obligation de garantie des dommages à la charge des créateurs du risque automobile. Mais elle ne l'a fait qu'imparfaitement, ne disposant que de moyens limités ; et il ne pourra en être autrement tant que l'obligation de garantie prendra pour s'exprimer la forme de la responsabilité, et que la réparation collective se réalisera par l'assurance de responsabilité. C'est pourquoi une mesure législative est nécessaire ; les auteurs, la Cour de Cassation elle-même la demandent (40). Et, à côté de cette réforme qui préciserait l'obligation de garantie mise à la charge des

simplement immobilisé entre les mains de l'assureur la créance d'indemnité, sans toucher aux conditions contractuelles auxquelles l'existence de cette créance est subordonnée, l'inopposabilité à la victime d'un accident des déchéances encourues postérieurement audit accident ne repose sur aucune base solide.

Revue Générale des Assurances terrestres. 1930.

(40) « La jurisprudence ne peut, avec les moyens dont elle dispose, créer elle-même ce régime. Elle a tiré tout ce qu'elle a pu du texte vague et inconsistent sur lequel elle a édifié cette responsabilité. Pour perfectionner son œuvre et la rendre définitive, il convient aujourd'hui de faire appel à la Loi ».

Capitant, Fluctuations de la Responsabilité du fait des choses. D.H. 1927, N° 21, chronique 49.

Dans le même sens, Lalou, Responsabilité civile, n° 600, de même l'Avocat Général Langlois, affaire Jandheur. Gaz. Pål., 1927-1-412.

automobilistes, une mesure qui détermine les règles de répartition de ces dommages sur l'ensemble des automobilistes.

« Ce n'est pas un problème de responsabilité qui est en jeu, c'est un problème de réparation des dommages... Le législateur doit s'efforcer de protéger le public devant l'importance et le danger de la circulation automobile (41), écrit M. Picard, il doit garantir la réparation des dommages causés. Mais il s'agit, à la vérité, beaucoup plus d'une garantie légale que d'une responsabilité proprement dite. La conduite de l'automobile importe peu et il n'est pas question de l'apprécier ; ce qu'il faut, c'est que le dommage soit réparé. »

Déjà, en l'absence d'une réforme d'ensemble lente à venir, des solutions ont été proposées, solutions partielles qui tendent à garantir à la victime d'un accident son indemnisation. Elles consistent, soit en la création d'un fonds de garantie alimenté par des contributions frappant les propriétaires d'automobiles et destiné à garantir les créances en indemnité, soit en l'obligativité de l'assurance.

C'est l'étude de ces solutions qui fait l'objet des pages qui suivent. Nous examinerons d'abord les conditions nouvelles que créerait pour le problème automobile l'introduction d'un fonds de garantie ; ensuite, nous verrons comment l'assurance obliga-

41) M. Picard, « Pour une loi sur les accidents d'automobiles », *Revue Générale des assurances terrestres*, Numéro de janvier-février 1930, pages 11 et 12.

toire pourrait constituer une solution du problème. Mais auparavant, il est nécessaire d'examiner quelques législations étrangères qui ont adopté ce dernier système ; en effet, la gravité du risque automobile a déterminé dans plusieurs pays une action législative qui s'est traduit par l'introduction de l'assurance obligatoire. Il est nécessaire de voir ce que vaut ce système.

§ 4. — Le premier Etat qui a introduit l'assurance obligatoire est le Danemark, par la loi du 20 mars 1918, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1919 et modifiée en 1921.

Mais c'est aux Etats-Unis d'Amérique que le problème automobile présentait une gravité exceptionnelle, ce pays contenant 85 % des automobiles du monde ; dans plusieurs Etats, des mesures législatives ont été prises ; un seul a adopté l'assurance obligatoire proprement dite, l'Etat du Massachussetts, par la loi mise en vigueur le 1^{er} janvier 1927. D'autres Etats, comme le Connecticut, New-Hampshire, Ohio, ont adopté des systèmes de « solvabilité financière », qui, tout en n'obligeant pas les automobilistes à s'assurer, les y encouragent.

En Angleterre, la « Road Traffic Act 1930 », code de la route anglais, édicte l'assurance obligatoire.

Au Luxembourg, un arrêté grand ducal du 25 février 1930 oblige les automobilistes à s'assurer.

La Nouvelle-Zélande introduit la même mesure par la loi du 25 juillet 1930.

En Suède, la loi du 10 mai 1929 introduit « l'assurance-locomotion » obligatoire.

Enfin, en Suisse, une loi fédérale du 10 février 1926, « sur la circulation des automobiles et des cycles » créait une responsabilité fondée sur l'idée de risque, et la doublait de l'assurance obligatoire ; mais cette loi fut repoussée par la consultation populaire du 15 mai 1927, par 347.387 voix contre 230.287.

Notre étude portera sur trois de ces législations, à savoir sur celle du Massachusetts, de l'Angleterre et de Suède. Ces trois législations, conçues différemment, représentent trois étapes de l'idée d'assurance obligatoire. Nous les avons choisies parce que leurs dispositions et leur application soulèvent la plupart des problèmes en liaison avec le risque automobile.

CHAPITRE II

L' ASSURANCE OBLIGATOIRE AU MASSACHUSETTS

Aux Etats-Unis, les problèmes touchant à la circulation sont particulièrement ardues du fait du grand nombre d'automobiles en circulation. En effet les Etats-Unis possèdent 85% des automobiles du monde soit 25.000.000 de voitures et les accidents causés par la circulation sont considérables. En 1928 on comptait 26.000 tués et 750.000 blessés et chaque année ce chiffre monte de 23 %. Il y a plus de victimes d'accidents d'automobile en Amérique que pendant la Grande Guerre quand seulement 242.000 Américains furent tués ou blessés. Cette comparaison fait comprendre pourquoi on désigne l'industrie automobile comme plus meurtrière que les industries de guerre. Les conséquences économiques de ce fléau sont très importantes. La grande majorité des victimes sont dans la fleur de l'âge et en état de travailler. Leur mort ou leur blessures cause une incapacité de travail et donc une perte économique qui a été estimée à 600.000.000 de dollars par an. Sans compter les dommages matériels et les frais considérables que coûte l'administration de la justice.

La *National Safety Council* ainsi que l'*American Automobile Association* s'occupent activement de trouver des formules aptes à réduire le nombre d'accidents et d'assurer la solvabilité des automobilistes. Un comité « *The Committee of Nine* » composé de représentants des Compagnies d'assurance et de personnes marquantes, a même été formé spécialement pour étudier la question de l'indemnisation.

SECTION I

§ I. La question de l'indemnisation des victimes se pose avec acuité aux Etats-Unis. Et cela provient premièrement des règles de responsabilité : les législations de chaque état diffèrent mais toutes ont conservé le principe de responsabilité fondé sur la faute. Le plaignant doit démontrer devant le Jury la faute de l'auteur de l'accident, et l'absence de toute faute de sa part pour obtenir un jugement de condamnation. La loi prévoit un « standard » qui sert de guide au juge pour déterminer s'il y a ou non négligence, « celui de l'homme raisonnablement prudent ». Si dans beaucoup de cas la responsabilité peut être clairement attribuée à une partie, dans d'autres le juge tranche selon sa conception du « standard », notion artificielle. Il faut ajouter à ces difficultés juridiques l'impossibilité qu'a la victime dans maints accidents de faire la preuve de ses allégations et de trouver des témoins. Lorsqu'elle en trouve et se présente après des mois et même des années devant

le jury, ces témoins ont perdu de vue les circonstances de l'accident. Mais admettant même qu'elle ait obtenu du jury un verdict favorable, il n'est pas du tout prouvé que la victime recevra un « penny » d'indemnité. « *La National Conference on Street and Highway* » a établi que parmi les accidents d'automobile évoqués en justice, 34 % seulement sont dus à la faute du conducteur qui en est rendu entièrement responsable. Dans les autres (64 %) cas, la responsabilité est partagée ou à la charge de la victime; soit 30 % des accidents sont dûs à la négligence de la victime, dans 18 % la responsabilité se partage entre l'auteur et la victime, et dans 16 % la responsabilité incombe à des usagers de la voie publique autres que les parties. Dans la plupart des cas, l'automobiliste ne possède pas de fortune personnelle et n'est pas assuré.

En vérité, à peine 16 % à 20 % des automobilistes sont assurés (1). Les autres 80 % à 84 % ne sont pas couverts par l'assurance et c'est sur leur patrimoine que le créancier de l'indemnité doit se payer. Or aux Etats-Unis, 80 % des automobiles sont vendues à crédit. On peut se procurer une voiture pour 12 et 15 dollars par semaine et ces conditions la mettent à la portée de tout le monde. Une famille de condition modeste peut posséder deux ou trois voitures. Mais les frais d'achat de la voiture, de l'essence et de la délivrance de permis absorbent les dis-

(1) Chiffre du « National Bureau of Casualty and Surety Underwriters ».

ponibilités financières d'une bonne partie de ces propriétaires et ils ne peuvent contracter une assurance. A fortiori, ils ne peuvent payer les dommages-intérêts auxquels ils sont condamnés. Un club important de Californie a établi qu'en comparant l'enregistrement, les impôts et les statistiques des sociétés d'assurance de cet état, plus de la moitié des 1 million 125.000 propriétaires d'automobiles particulières seraient incapables de supporter une condamnation excédant 1.000 dollars : et la majorité des sinistres dépasse ce chiffre en importance.

La situation que ces conditions font aux victimes d'accidents a déterminé en premier lieu une puissante action de l'opinion publique, qui a amené la plupart des états à étudier des mesures propres à parer ces multiples inconvénients.

Les moyens préconisés peuvent se ramener à deux types. 1) Substitution d'une responsabilité objective et forfaitaire analogue à celle en vigueur pour les accidents du travail. 2) Rendre l'assurance obligatoire sans rien changer aux principes de responsabilité. C'est cette dernière solution qu'a adoptée l'Etat de Massachusetts et que nous étudions ici.

SECTION II

La loi du Massachusetts

La loi a été mise en vigueur le 1^{er} janvier 1927. Elle s'applique à tous les véhicules à moteur enregistrés en l'Etat du Massachusetts. Seules échappent à

ses dispositions les véhicules appartenant à l'Etat, aux administrations publiques, aux établissements d'utilité publique, pour la raison qu'il n'est pas à craindre une insolvabilité de leur part, et que généralement, il est requis des garanties aux conducteurs de ces véhicules. La loi exige, à la délivrance du permis de circulation, la présentation par le requérant, d'un certificat pouvant prendre une des trois formes suivantes, au choix du requérant :

1) Certificat d'une compagnie d'assurance autorisée attestant que le requérant a souscrit une police d'assurance conformément à la loi.

2) Le certificat émanant d'un garant autorisé attestant qu'il s'est engagé à garantir la responsabilité pouvant être encourue par l'assuré en cas d'accidents d'automobiles. La garantie doit être de 5.000 dollars si une seule personne est lésée et de 10.000 dollars pour chaque accident indépendamment du nombre de personnes tuées ou blessées.

3) Certificat de la division de la circulation du département des travaux publics attestant que le requérant a déposé la somme de 5.000 dollars au comptant ou en valeurs.

La garantie de la police de l'engagement ou du dépôt couvre les dommages causés aux tiers ; mais se restreint aux dommages corporels, blessures ou mort, et ne s'applique pas aux dommages matériels. Cette exclusion s'explique par le désir du législateur de ne pas trop étendre l'obligation d'assurance ; « à notre avis il est préférable de commencer par limiter

l'assurance obligatoire aux dommages corporels. Lorsque le temps aura démontré l'excellence de la mesure, il sera très facile de comprendre dans l'obligation la garantie des dommages matériels (2). » Secondement les dommages sont d'un montant bien inférieur à ceux corporels : ils peuvent en outre donner lieu trop facilement à des fraudes destinées à léser les Compagnies d'assurances. Toute fraude ayant pour effet d'augmenter les charges des Compagnies, ce sont les assurés qui, en fin de compte, en supportent les conséquences par une augmentation des primes.

Le risque garanti par la police est la responsabilité civile de l'assuré en raison des accidents causés par son automobile, en raison de son fait personnel ou de toute autre personne conduisant l'automobile, avec son consentement exprès ou tacite. Ne sont donc pas couverts les accidents causés par le voleur de la voiture. La police garantit les dommages corporels de toute personne blessée ou tuée par l'automobile ; sont exceptées les personnes étant au service du propriétaire de la voiture au moment de l'accident, et celles ayant droit à une indemnité selon les lois en vigueur sur les accidents du travail (3).

La garantie est limitée aux accidents survenus sur la voie publique, l'état n'ayant pas le pouvoir d'obliger un automobiliste à s'assurer pour les accidents

(2) Rapport du « Massachusetts joint special Legislative Comitee appointed to investigate the problem relating to the control of Motor vehicules ». Janvier 1925. Documents Senat, Numéro 285.

(3) Chapitre 152. Workmen Compensation Act.

causés dans une propriété privée. Mais pratiquement les Compagnies d'Assurance acceptent ce risque supplémentaire et donnent leur garantie pour ces accidents moyennant une surprime de 2 dollars.

Le certificat ou la police doit mentionner la classe dans laquelle a été rangée le véhicule, le montant des primes afférentes, et une déclaration de la Compagnie d'assurance certifiant que les primes stipulées sont approuvées par le gouvernement.

Le législateur n'entend pas laisser la fixation des primes aux Compagnies. Il crée un fonctionnaire spécial, l'*Insurance Commissioner*, chargé de surveiller l'application de la loi, de fixer les classifications des véhicules et les primes à recevoir. « Aucune compagnie ne pourra délivrer une police ou un engagement de garantie avant d'avoir déposé chez L'*Insurance Commissioner* dans les formes prescrites, la classification des risques et un tableau des primes que la Compagnie se propose d'appliquer pour la délivrance de ces polices ou engagements de garantie et pas avant que ces classifications aient été approuvées par l'*Insurance Commissioner*, comme étant équitables et raisonnables, et que les primes aient été trouvées justes, adéquates et en concordance avec la classification des risques ».

L'*Insurance Commissioner* a pleine et entière autorité pour « réglementer les classifications et les primes, pour approuver en tout ou en parties les propositions des Compagnies, exiger de ces dernières la présentation de statistiques, états, ou toute autre information ou donnée qu'il croit utile pour se met-

tre en mesure de fixer ou d'approuver la classification des risques et des primes. »

Contre les décisions de l'Insurance Commissioner, il existe une seule voie de recours, un appel devant la Cour Suprême du Comté de Suffolk. La cour a le pouvoir de modifier, de réformer ou d'approuver les décisions de l'Insurance Commissioner et de statuer tant sur les questions de fait que de droit.

La loi fait de l'existence d'une police d'assurance une condition « sine qua non » à l'obtention du permis de circuler. Les Compagnies pourront-elles dès lors refuser de contracter avec certaines personnes qu'elles considèrent comme un « mauvais risque » ?

La question est d'importance, car on ne peut abandonner aux Compagnies d'assurance, le droit qui appartient à la justice, de déterminer la capacité des personnes, et le pouvoir de faire entrave à l'exercice du droit que chacun a de mettre en circulation un véhicule, sans encourir le reproche d'inconstitutionnalité. On ne peut laisser les particuliers à la merci des Compagnies : d'autre part les Compagnies peuvent avoir de bonnes raisons pour refuser d'assurer un automobiliste particulièrement dangereux. C'est pour cela que la loi accorde aux Compagnies le droit de refuser l'assurance, mais admet le particulier à ce pouvoir devant une commission créée par la loi, le *Board of Appeal*. Cette commission juge si le refus de contracter une police est justifié ou non et si le risque proposé à l'assurance est anormal. La décision du « Board of Appeal » est définitive. Elle peut donc exclure un usager de la route du droit

de faire enregistrer une automobile. La commission est composée de l'Insurance Commissioner, ou de son représentant, du *Registrar of Motor Vehicles* ou de son représentant, et d'un membre du Ministre de la justice. (*Department of the Attorney General*).

Le « Board of Appeal » juge de même les contestations s'élevant entre assureurs et assurés, au cas de résiliation de la police par la Compagnie.

Si la Compagnie estime qu'elle ne peut garantir plus avant un automobiliste causant trop de dommages, elle peut dénoncer la police en avertissant le *Registrar of Motor Vehicle*. En ce cas, le *Registrar* fait connaître au propriétaire de l'automobile que le permis de circulation lui sera retiré si au plus tard deux jours avant la cassation effective de son contrat d'assurance il n'en produit pas un autre, ou s'il ne satisfait pas à la loi par l'accomplissement d'une des deux autres mesures prévues.

L'assuré a contre la résiliation de son contrat le droit d'en appeler au *Bord of Appeal* qui tranche le conflit sans recours.

Lorsque la compagnie ayant émis la police d'assurance ou l'engagement, cesse d'être autorisée à fonctionner dans l'Etat, ou si le montant du dépôt requis n'est pas maintenu, le *Registrar* fait savoir au propriétaire de l'automobile que son permis de circulation sera révoqué s'il ne produit pas un nouveau certificat d'assurance dans les cinq jours de l'avertissement.

Si le propriétaire d'une automobile a présenté pour obtenir le permis de circuler, l'engagement

d'une Compagnie se portant garante de l'exécution des jugements prononcés contre le garanti, et que trente jours sont écoulés sans que le jugement ait été exécuté, le créateur de l'indemnité a une action directe contre le garant.

Lorsque le propriétaire de l'automobile préfère déposer des titres, ces derniers doivent avoir une valeur commerciale d'au moins 5.000 dollars. Ce dépôt garantit l'exécution de tout jugement condamnant le propriétaire de l'automobile à des dommages-intérêts pour des dommages causés au tiers. Le déposant doit faire connaître à l'administration toute citation ou assignation lancée contre lui en obtention de dommages-intérêts. L'administration peut si elle le juge nécessaire requérir du déposant le dépôt de valeurs supplémentaires.

De même l'administration peut, en exécution des jugements définitifs prononcés contre le déposant, faire vendre aux enchères publiques les valeurs déposées, trois jours après en avoir averti le déposant.

Les sommes déposées ne sont remboursées au déposant qu'après prescription de toute action pouvant être intentées contre lui, (un an), et exécution de tous jugements prononcés contre lui. De même la compagnie qui s'est engagée à garantir la solvabilité de l'automobiliste, n'est libérée de son obligation que dans les mêmes conditions.

La prescription de toute action relative à la responsabilité civile d'un automobiliste, est fixée à un an après l'événement qui a fait naître l'action.

SECTION III

Quels ont été les résultats pratiques de l'application de la loi ? Précisons d'abord en quoi la loi modifie l'état antérieur de l'indemnisation. Des dispositions de la loi ainsi que des principes de responsabilité civile appliqués aux Etats-Unis, il résulte que dans une série de cas la loi n'a rien changé à la situation antérieure : Sont compris par là :

1) Les accidents causés par les automobiles appartenant à l'Etat et aux Etablissements d'utilité publique. La loi n'a rien changé. D'ailleurs, l'Etat et les communes sont solvables.

2) Les accidents dus à la négligence du conducteur et dans lequel le conducteur seul est blessé.

3) Les accidents dont les victimes ont pris place volontairement dans l'automobile qui, ayant accepté le risque, ne peuvent se prévaloir de la police.

4) Les accidents causés par des « criminels, voleurs, bootleggers et autres bandits », ainsi que par les voleurs d'autos contre lesquels une action est évidemment dépourvue d'efficacité.

5) Les accidents causés par les Chemins de fer, les voitures à traction animale, et ceux dont les responsables ne sont pas assurés.

6) Les accidents dont l'auteur ne peut être identifié, ou dont on ne peut prouver la responsabilité de l'accident.

7) Les accidents causés par les automobilistes enregistrés dans d'autres Etats que le Massachussetts.

8) Les accidents ayant lieu dans un autre lieu que la voie publique (garages, parcs particuliers, champs de sports, etc.).

9) Les accidents causés par des automobilistes qui continuent à conduire illégalement après que leur police d'assurance a été résiliée par la Compagnie. En 1927, une bonne partie des automobilistes se conformèrent à la loi en souscrivant une police d'assurance, payèrent les primes afférentes au premier trimestre, mais négligèrent de payer plus avant. Les Compagnies d'assurance résilièrent les contrats en avertissant l'Administration de la police, mais dans 2.000 cas les officiers de police ne purent retrouver les automobilistes pour leur retirer le permis de circulation. Ceux-ci continuèrent à circuler sans être couverts par une police d'assurance.

10) Les accidents dont la victime est elle-même coupable de négligence ; de même si aucune faute ne peut être relevée contre le conducteur. Autrement dit lorsque l'accident n'est pas dû à la négligence du conducteur.

Voyons comment a été appliquée la loi. On se rappelle que la garantie peut prendre la forme d'une police d'assurance de responsabilité, d'un engagement à garantir la solvabilité, ou d'un dépôt de valeurs ou de numéraires.

La grande majorité des automobilistes a adopté

la première forme. L'engagement de solvabilité est peu pratique, aussi pas une fois il n'en fut présenté. Quant aux dépôts, quinze automobilistes à peine en effectuèrent. Certainement les dépenses, difficultés et délais que nécessitent toujours le recouvrement des fonds une fois perçus par une administration d'Etat détournent les automobilistes de cette dernière forme de garantie.

Si l'on considère les accidents survenus en 1920 aux Massachusetts, l'on trouve 26.591 personnes tuées ou blessées (755 tués et 25.736 blessés). D'après une analyse du « Registrar of Motor Vehicles » portant sur 550 accidents mortels et 1.000 non mortels, il résulte que dans 65 % des cas la faute de l'accident incombait au conducteur de la voiture ; mais ce n'est qu'une appréciation personnelle ; la faute relevée n'a pas été toujours prouvée devant la cour. La proportion que donne Mr. A. E. Torest, vice-président de l'*American Accident Compagnie*, mérite d'être retenue, se fondant sur les accidents dont sa Compagnie a indemnisé les victimes. Sur 400 accidents mortels, à peine 120, donc 30 %, pouvaient être imputés au conducteur de l'automobile. En acceptant le chiffre de 40 %, nous trouvons qu'au Massachusetts, sur 10.000 cas, dans 20 % les auteurs d'accident étant assurés, la loi d'assurance obligatoire n'aurait donc pas eu d'effet pratique : mais dans les autres 80 %, soit 8.480 accidents, la loi a eu certainement un effet utile.

Même en admettant que les 8.480 victimes ont

été blessés par 6.000 conducteurs d'automobiles (il y a des cas où le même accident fait plusieurs victimes), et que 33 % de ces automobilistes non assurés aient été solvables, il reste 4.000 victimes qui n'auraient pas reçu d'indemnité. L'efficacité de l'assurance obligatoire sous ce point de vue ne saurait être mise en doute si on la considère strictement comme une généralisation de l'assurance responsabilité. Des règles de responsabilité civile et de la difficulté de la preuve, il y a certes bon nombre de victimes qui ne perçoivent point d'indemnité. Mais là, l'assurance est impuissante.

Mr. Wesley E. Monk, l'insurance Commissioner du Massachussets, déclarait devant la Conférence des Commissionnaires d'assurance de Cincinnati : « Chaque fois que l'on me demande si l'objectif de la loi a été atteint, je n'hésite pas à répondre : oui ». Et il ajoute : « La loi est 100 % efficace et a accompli tout ce qu'elle était destinée à accomplir. »

Nous sommes facilement d'accord, si la loi d'assurance a été introduite uniquement pour garantir la solvabilité des propriétaires d'automobiles au cas où leur responsabilité se trouve engagée à la suite de dommages subis par des tiers, abstraction faite de toute autre considération (4).

Mais cette restriction dans les buts poursuivis ainsi que les dispositions de la loi qui s'avèrent malheureuses à l'application, font l'objet de critiques

(4) W. C. Hill, dans le *National Underwriter*, 13 avril 1928, page 1.

violentes de la part des adversaires de l'assurance obligatoire de responsabilité (5).

En premier lieu on constate une grave recrudescence d'accidents après la mise en vigueur de la loi. D'après une statistique officielle, alors qu'en 1926 on enregistrait 681 accidents mortels, en 1927 il y en avait 698. Soit une augmentation de 2,5 %. Le nombre de blessés était 24.904 en 1926 et 32.922 en 1927 soit une augmentation de 32,2 %. Les collisions d'automobiles s'élevaient à 33.938 en 1927 alors qu'en 1926 il n'y en avait que 26.769. Donc une augmentation de 26,8 % (6).

En considérant ces chiffres il doit être tenu compte du fait qu'en 1927 il y eut au Massachussetts 9.000 automobiles enregistrées en moins que l'année précédente. Cette diminution est singulière car l'augmentation des automobiles s'était fait régulièrement dans la proportion de 5 % soit 40.000 voitures pour le Massachussetts jusqu'en 1927 et on n'a pas constaté de diminution dans les autres Etats. Si l'on ajoute ces 40.000 voitures de progression normale aux 9.000 enregistrées en moins l'on trouve une diminution de

(5) L'assurance obligatoire est combattue par :

Les fabricants d'automobiles qui trouvent un obstacle nouveau à la vente des voitures.

Les Compagnies financières spécialisées dans la vente des automobiles à termes qui voient leur chiffre d'affaires baisser.

Les Compagnies d'assurance qui considèrent l'immixtion de l'Etat dans la fixation des primes comme un pas de plus vers le monopole des assurances par l'Etat.

(6) Lettre d'Henry Swift Ives, à la « Casualty Insurance Club and Underwriters Club of Rochester ». N.-Y., 24 janvier 1929.

49.000 automobiles, dont la loi d'assurance obligatoire est sinon la cause unique, mais la cause principale. Si l'augmentation des automobiles avait été normale, on aurait eu à enregistrer encore plus d'accidents.

Malgré què la loi ne poursuit pas principalement la prévention des accidents elle contient certaines dispositions tendant à cet effet et dont on attendait de grands résultats.

Les Compagnies d'assurance ne sont obligées par la loi d'assurer que les automobilistes dont la conduite ne constitue pas une aggravation anormale du risque.

L'Administration en coopération avec les Compagnies d'assurance établissent non seulement des rapports financiers, mais des tableaux d'automobilistes imprudents. Si une Compagnie refuse d'assurer un automobiliste, les autres Compagnies refuseront aussi.

Si cette décision est trouvée correcte et équitable par le « Board of Appeal » l'automobiliste est privé du droit de posséder et de conduire une automobile sur la voie publique. Il est à remarquer que la police d'assurance est exigée à l'occasion de l'enregistrement de l'automobile, donc à l'obtention des permis de circulation. Faute de pouvoir s'assurer, la personne imprudente est privée du droit d'introduire un véhicule automobile sur la voie publique et indirectement du droit de conduire : un des membres du « Board of Appeal » est le « Registrar of Motor Vehicle » qui a dans ses attributions la délivrance

des permis de conduire ; or, chaque fois qu'une décision de cette commission intervient il retire le permis de conduire au propriétaire imprudent.

Le Board of Appeal eut à se prononcer maintes fois sur l'appel d'automobilistes qui se virent refuser l'assurance. D'après sa jurisprudence il résulte que les Compagnies ne sont pas obligées d'assurer les personnes ayant causé des accidents sous l'influence de la boisson. Egalemeut, il a décidé que les personnes conduisant des véhicules pour des raisons et buts ilélgaux (bootleggers) constituent des risques indésirables. Pour ces motifs ou pour d'autres les Compagnies ont été soutenues par le Board of Appeal, mais seulement dans 28 cas en 1927, alors qu'elles avaient fait de bien plus nombreuses demandes. Les résultats pratiques ne sont donc pas grands.

Mais les décisions du « Board of Appeal » sont surtout destinées à faire comprendre aux conducteurs d'automobiles que des sanctions sévères peuvent être prises contre eux.

« Le principal avantage qui découle des jugements et décisions du « Board of Appeal » ne consiste pas dans le fait que quelques particuliers ont été privés du droit de conduire ou de posséder une automobile ; mais plutôt dans l'influence psychologique que ces décisions ont sur les autres automobilistes. J'ai la ferme conviction, dit l'Insurance Commissioner W. E. Monk que lorsque les automobilistes commenceront à comprendre que s'ils sont négligents, insoucians, téméraires et causent des ac-

cidents, ils peuvent être complètement exclus du droit de conduire et de posséder un véhicule à moteur, non pas en tant que propriétaires, pour leur impossibilité de contracter une police d'assurance, mais en tant que conducteurs parce qu'il leur aura été retiré le permis de conduire ; la réaction se ressentira dans la diminution des accidents. »

La loi agissant par ce moyen psychologique et indirect n'a pu certainement obtenir d'effets la première année de son application ; on peut trouver une confirmation de cette idée dans le fait qu'en 1928 on a enregistré 706 accidents mortels, soit une augmentation de 1,3 % du chiffre correspondant en 1927, alors que le nombre d'automobiles enregistrées monte de 6 % ce qui équivaut à dire que les accidents ont diminué de 5 % en proportion des automobiles enregistrées.

Il est cependant à craindre que ce système administratif et indirect de retrait du permis de conduire ne conduise pas à l'intervention politique en faveur des délinquants.

Secondement ce qui a suscité le plus de critiques dans la loi du Massachusetts est le pouvoir dont est investi l'Insurance Commissioner d'établir les classifications des risques et de fixer les primes. La manière dont il l'a fait a fort mécontenté les Compagnies et a produit de mauvais résultats en ce qui concerne les intérêts du public. Le législateur donnait pouvoir au Commissioner a requérir des Compagnies tous les documents dont il pouvait se servir pour une fixation

équitable des primes, et cela parce que deux dangers pouvaient se présenter qui pouvaient ébranler le système de la loi sur l'assurance privée. Il fallait éviter que les Compagnies chargées d'un service public n'en profitassent pour augmenter les primes d'une façon exagérée. Vaine préoccupation ; par le jeu de la concurrence acharnée que se font les Compagnies et par les nouvelles Compagnies qui auraient surgi pour profiter de cette hausse, les primes n'auraient certainement été modifiées exagérément. Il est d'ailleurs avéré que les Compagnies ne trouvent que des bénéfices médiocres ou nuls dans l'assurance responsabilité des automobilistes. Le véritable danger tant pour les compagnies que pour leurs clients, consistait dans une baisse excessive des primes et donc l'impossibilité pour les Compagnies de couvrir la totalité des risques assurés. L'Insurance Commissioner devait en tenir compte, ainsi que d'une marge qui constituait un bénéfice légitime des Compagnies.

Lorsque la loi fut mise en vigueur le 1^{er} janvier 1927 l'Insurance Commissioner de Massachusetts, Mr. Wessley E. Monk réunit toutes les statistiques et informations dont il disposait, et prépara un système de primes qui sembla trop bas aux Compagnies, mais fut accepté en fin de compte.

Les primes ainsi fixées l'avaient été arbitrairement par une réduction de 33,3 % de ce qu'étaient les primes perçues avant la mise en vigueur de la loi. Ces mêmes tarifs furent réapprouvés le 1^{er} janvier 1928, mais avec la promesse qu'après une expé-

rience de deux ans, l'on modifierait ces primes en se conformant aux exigences du risque automobile.

Mais une année avait suffi pour démontrer la valeur du système. Lorsqu'en mars 1928 le Commissioner examine la situation financière des Compagnies, il constate qu'elles ont subi des lourdes pertes.

Le total des primes perçues en 1927 par les Compagnies est de 16.869.753 dollars. Le total des sinistres monte à 11.528.131 dollars (dont 6.000.000 de dollars constituent des sinistres non encore réglés). Le total des dépenses générales des sociétés étant de 6.902.018 dollars, il résulte pour l'ensemble des Compagnies une perte de 1.500.000 dollars (7).

Justement ému de cette situation, le Commissioner se trouvait en droit d'augmenter les primes pour les rendre conformes à l'importance des sinistres. « Notre système d'assurance obligatoire ne peut être appliqué autrement que d'après les lois de la science actuariale », dit le Commissioner, mais une campagne violente et des pressions politiques l'en empêchèrent. On reproche aux Compagnies leurs bénéfices exagérés : 79 % à peine des primes encaissées ont servi à indemniser les victimes, disent les adversaires de l'augmentation des primes, sans considérer que des 21 % restants soit disant bénéfices, 15 % constituent les commissions des agents et que,

(7) A la suite des déficits éprouvés aux Massachussetts, deux Compagnies, la « *Norwich Union Indemnity* » et la « *Sun Indemnity* » ont cessé leurs opérations dans cet Etat. La « *Car Owners Mutual Insurance Company* », comprenant 40.000 adhérents, a déposé son bilan.

donc, c'est sur les 6 % derniers que les Compagnies doivent payer les impôts, salaires et frais de toutes sortes avant de trouver un bénéfice.

Les primes furent relevées à peine en 1929. L'augmentation était approximativement de 18 % pour les trois classes de véhicules existants (8).

Il n'est pas douteux que ces augmentations sont justifiées. La loi rendant l'assurance obligatoire a modifié les conditions de l'assurance de responsabilité qui avaient servi à établir les primes. Les Compagnies avaient, avant 1927, la possibilité de sélectionner les risques, d'augmenter les primes, ou même de refuser d'assurer les mauvais risques. La liberté d'établir les primes d'après l'intensité du risque et les calculs mathématiques, mettaient les Compagnies à l'abri des surprises.

D'après la loi d'assurance obligatoire, les compagnies doivent assurer tout propriétaire d'automobile qui le leur demande, au taux fixé par l'autorité, et auquel les Compagnies ne peuvent rien changer. Si elles refusent d'assurer, elles doivent justifier leur refus devant le « Board of Appeal » auquel l'automobiliste ne manque pas d'avoir recours. Nous avons vu que seulement dans 28 cas les Compagnies eurent gain de cause. D'ailleurs, le fait pour un propriétaire d'automobile d'avoir eu de mauvais

(8) En 1926, les primes étaient de 41,50 et 61 dollars. En 1929, les primes sont fixées à 55 pour les deux premières classes, véhicules petits et moyens, et 72 dollars pour les véhicules lourds.

conducteurs ayant causé des accidents, n'a pas été trouvé suffisant à valider le refus d'assurance au propriétaire. La sanction de la loi est donc absolument inefficace et on peut affirmer que, pratiquement, il n'y a pas de sélection de risques au Massachusetts. Et les primes s'en ressentent.

L'augmentation doit encore se produire en raison de la multiplication des sinistres à payer, l'assurance obligatoire n'ayant pas pour but de protéger l'automobiliste, mais les victimes éventuelles. A cet effet, les Compagnies ne peuvent opposer aux créanciers d'indemnité les déchéances encourues par l'assuré après la réalisation du risque. Elles conservent seulement un recours contre l'assuré dont elles ont couvert la responsabilité. Mais ce recours est forcément aléatoire, étant donné la capacité de paiement habituelle des automobilistes américains. Ce changement dans les effets du contrat d'assurance fait augmenter les primes.

En troisième lieu, l'introduction de l'assurance obligatoire a eu pour effet d'augmenter les réclamations faites aux Compagnies et en fin de compte une augmentation des charges des Compagnies.

Mr. Henry Swift Ives (9) les résume ainsi :

« Une des raisons principales pour laquelle l'expérience du Massachusetts a échoué, a été l'accroissement considérable des réclamations frauduleuses. Aujourd'hui, chaque accident produit une réclama-

(9) Adresse à la « Casualty Insurance Club and Underwriters Club of Rochester », 24 janvier 1929.

tion et il est d'une pratique courante pour ceux auxquels un accident endommage l'automobile, de simuler des blessures ou commotions corporelles, afin d'être indemnisé par l'assurance. Les Compagnies n'ont pas de contrôle sur leurs assurés, elles ne peuvent contraindre l'assuré à un prompt et honnête avertissement en cas de sinistre pour que des investigations puissent être effectuées à temps et elles sont continuellement victimes de collusions, ainsi que les faux serments et ententes frauduleuses. La loi a été un merveilleux cadeau tombé du ciel pour les hommes de chicane et les voleurs ; des médecins même sont devenus célèbres parmi ceux qui passent leur temps en essayant de gruger les compagnies d'assurance. Les menaces de poursuites ont été aussi peu considérées par ceux qui font de cette occupation leur gagne-pain, que l'ont été les menaces des agents de la prohibition par les bootleggers. »

Ces paroles ne paraîtront pas exagérées en considérant que, en 1927, plus de 43.000 réclamations furent présentées aux Compagnies, alors que d'après les statistiques officielles seulement 32.922 personnes furent blessées. Ce décalage de plus de 9.000 réclamations ne peut être expliqué que par la fraude. Beaucoup de personnes demandent des dommages-intérêts sans s'inquiéter si elles en ont droit ou non, essayant la chance pour ainsi dire. En admettant même que leur plainte soit repoussée par les tribunaux, il n'en a pas moins résulté un surcroît de frais

pour la Compagnie d'assurance, en défense et en enquêtes.

Le fait est que la loi du Massachusetts a eu pour effet une formidable augmentation des actions intentées en justice ayant pour objet des accidents d'automobiles. D'après une enquête du Conseil judiciaire du Massachusetts, les cours sont littéralement envahies par ces sortes de plaintes. Pour la période de cinq mois comprise entre Octobre et Février 1927-28, il est venu devant la Cour Supérieure, 4.201 cas de plus que pour la même période 1926-27. De cette augmentation, 4.093 ou 97 % étaient des cas d'accidents d'automobile. En total, il y a eu 3.204 cas d'accidents présentés devant la cour pendant la période 1926-27, et 7.298 cas durant la même période de 1927-28. Ce qui donne une augmentation pour les litiges d'accidents de 127 % et seulement de 1,6 % pour les autres cas.

La congestion des Cours de justice et le préjudice causé aux contribuables par des délais de longue durée, imposent la création de nouvelles cours, l'augmentation du nombre des juges et des fonctionnaires, et, par suite, de nouveaux impôts qui viendront aggraver les charges des automobilistes.

Des observations présentées plus haut, il résulte que :

L'assurance obligatoire a atteint son but de rendre certaine la solvabilité des propriétaires de véhicules à moteurs chaque fois que leur responsabilité pour un accident est établie.

Mais que plusieurs dispositions de la loi ont donné des résultats indésirables :

- recrudescence des accidents ;
- lourdes pertes financières infligées aux Compagnies ;
- augmentation des charges pesant sur les automobilistes ;
- multiplication des fraudes ;
- difficultés et congestion dans l'administration de la justice.

Ce lourd passif trouve sa cause dans les lacunes et les fautes de la loi :

La loi ne contient aucun dispositif capable de prévenir et d'enrayer l'augmentation des accidents. Le fonctionnement du Board of Appeal ne peut avoir aucun résultat pratique, parce que :

— Les sanctions ne peuvent jouer que lorsque le propriétaire de la voiture est en même temps le conducteur coupable ; lorsqu'il n'en est pas ainsi, il n'y a pas de sanction efficace, le Board of Appeal ne retirant pas le permis de circuler au propriétaire qui a employé de mauvais conducteurs.

— Les décisions de cette commission sont sujettes à l'intervention politique.

La loi oblige les Compagnies à appliquer les primes fixées par l'Insurance Commissioner ; or, ces primes ont été diminuées de façon arbitraire en négligeant les lois actuariales de l'assurance et l'aggravation du risque consécutive à l'introduction de l'assurance obligatoire.

Voici comment « The Standard » (10) qualifie la loi et son application au Massachusetts : « Manque d'intelligence, jugement défectueux, et une complète ignorance du problème semblent avoir caractérisé les auteurs de cette loi. Des fautes ont succédé aux fautes ; la politique s'en est mêlée ; nous avons aujourd'hui une loi qui demande une étude plus sérieuse de la part d'esprits plus pénétrants si nous ne voulons faire du Massachusetts la proie du ridicule de toute la nation. »

Ces critiques sont, certes, méritées. Mais, atteignent-elles le principe même de l'assurance obligatoire ?

Nous croyons que non. L'expérience même du Massachusetts démontre que ce n'est pas une utopie d'introduire l'assurance obligatoire. Mais elle nous apprend aussi qu'il faut ne pas négliger les répercussions que peut produire l'utilisation d'un contrat privé dans un autre but que celui pour lequel il a été créé. Et aussi que nulle mesure de solvabilité ne peut être efficiente si elle ne prévoit en même temps la prévention des accidents.

(10) Article éditorial du 25 août 1928.

CHAPITRE III

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE EN ANGLETERRE

La circulation automobile cause proportionnellement plus d'accidents en Angleterre que partout ailleurs. Une réglementation rigoureuse étant nécessaire, un projet de loi fut déposé à la Chambre des Lords en 1925, qui vient d'aboutir au vote d'une loi dénommée « Road Traffic Act 1930 » dont l'objet est à peu près celui du « Code de la Route ». Cette loi contient des dispositions concernant la circulation, le permis de conduire, la classification des véhicules, etc., etc. La deuxième partie de la loi organise l'assurance obligatoire, ainsi qu'il suit :

La section 35, II^e partie, déclare illicite le fait pour toute personne d'user, ou de permettre ou de commander à d'autres personnes d'user un véhicule à moteur sur une voie publique, tant qu'il n'existe pas une police d'assurance ou une autre garantie prévue par la loi garantissant le conducteur ou celui qui fait conduire, contre le risque recours des tiers.

Les contraventions à cette dispositions sont punies d'une amende pouvant aller jusqu'à cinquante livres (approximativement 6.250 frs), ou à un empri-

sonnement de trois mois, ou l'amende et la prison ensemble. De plus, tout contrevenant à cette section de la loi verra son permis de conduire retiré pour une période de douze mois, à moins que la cour ne le juge autrement et sans préjudice du pouvoir de la cour d'ordonner une plus longue disqualification. Les poursuites en vertu des contraventions aux dispositions de cette section se prescrivent par un an. La présentation d'une police d'assurance ou d'une garantie conforme à la loi doit se faire à la demande de licence de véhicule (permis de circulation). En cas contraire, le permis ne sera pas donné, à moins que le requérant ne prouve que son véhicule est un de ceux auxquels la présente loi ne s'applique pas (section 39). Cette section ne s'applique pas aux véhicules possédés par l'Etat ou toute autre autorité communale ou de police (1).

Est exempté également le propriétaire de véhicule ayant déposé à la Cour Suprême la somme de 15.000 livres et maintenu son dépôt tant qu'un véhicule lui appartenant est en circulation sous sa conduite ou sous celle de ses préposés, ou se trouve d'une autre manière sous le contrôle du propriétaire.

L'obligation d'assurance n'existe pas non plus pour les *Invalid Carriage* (2) tramcars ou véhi-

(1) « Autorité locale » comprend : les Conseils de Comté, de Bourg ou de District. Le Conseil Municipal de la Cité de Londres, ainsi que tout bureau ou commission comprenant parmi leurs membres des représentants de l'un de ces conseils.

(2) D'après la section 2 G., *Invalid Carriage* sont les véhicules à moteur dont le poids n'excède pas 250 kg et qui sont

cules à trolley dont l'usage est spécialement régi par d'autres lois.

La section 36 prévoit les conditions que doit satisfaire une police d'assurance pour être valable.

1. La police doit provenir d'un « assureur autorisé ».

2. La police doit couvrir toute responsabilité pouvant être encourue par la personne ou catégorie de personnes assurées pour les accidents qui ont causé la mort ou des blessures corporelles et résultant de l'usage d'un véhicule sur la voie publique.

Il n'est pas nécessaire que la police couvre :

a) La responsabilité pour la mort ou des blessures corporelles survenues à un préposé au cours de son emploi par une personne assurée.

b) La responsabilité encourue pour la mort ou les dommages corporels subis par des personnes transportées dans le véhicule ou y entrant ou en sortant au moment où se produit l'événement sur lequel se fonde la demande d'indemnité ; excepté le cas où ces voyageurs sont transportés moyennant rémunération, ou si le transport est l'exécution d'un louage de service.

c) La responsabilité contractuelle.

L'assurance couvre en outre les frais d'hôpital « raisonnablement encourus par l'hôpital qui a se-

adaptés et destinés spécialement à l'usage des personnes malades souffrant d'une maladie ou infirmité les empêchant de se mouvoir.

couru le blessé », et son traitement médical jusqu'à la somme de 25 livres pour chaque personne traitée. Cette disposition a été introduite sur l'insistance des hôpitaux qui supportent de lourdes dépenses à la suite d'accidents automobiles et sont rarement remboursées.

Pour être valable, la police doit être accompagnée d'un certificat délivré par l'assureur à la personne assurée, rédigé dans les formes prescrites par la loi et contenant toutes les conditions auxquelles est soumise la police qui a été délivrée à l'assuré, ainsi que toutes les dispositions qui peuvent être requises par les règlements.

Le propriétaire d'automobile peut présenter, s'il le préfère, une autre sécurité qu'une police d'assurance. Pour être valable, cette garantie devra :

1) Emaner d'un assureur autorisé ou d'un groupe de personnes faisant profession de donneur des garanties, ayant déposé à la Cour Suprême 15.000 livres (1.875.000 francs).

2) Consister en un engagement de la part du donneur de sécurité, de garantir la responsabilité du garanti jusqu'à concurrence de la somme de 25.000 livres (3.125.000 francs), s'il s'agit d'un entrepreneur de transports publics, et de 5.000 livres (625.000 francs) dans tous les autres cas.

La responsabilité garantie est la même que celle couverte par la police d'assurance selon les articles précédents.

Pour être valable, la garantie doit être accom-

pagnée d'un certificat émanant du bailleur de garantie et nommé « certificat de garantie » contenant les conditions sous lesquelles cette sécurité a été délivrée et toutes les dispositions pouvant être requises ou indiquées par les règlements.

La section 38 rend inopposables aux tiers créanciers de l'indemnité les déchéances encourues par l'assuré.

« Sont de nul effet, toutes conditions d'une police ou d'une garantie donnée en application de la présente loi, si elles disposent qu'il n'y aura pas de responsabilité de l'assureur ou du garant ou que cette responsabilité cessera dans le cas où tel acte spécifié serait accompli ou omis après l'événement donnant lieu à un dommage couvert par la police ou la garantie. »

Mais l'assureur peut stipuler, ajoute le deuxième alinéa de la section 38, qu'un recours lui soit réservé en ce cas contre l'assuré pour toutes les sommes dont l'assuré a été rendu responsable et qui ont été payées par l'assureur.

La loi ne dispose rien en ce qui concerne les déchéances encourues avant le sinistre. Les Compagnies peuvent donc prévoir que l'assuré sera déchu s'il ne respecte pas ses obligations. La déchéance entraîne l'invalidité du certificat de sécurité ou de la police et, dès lors, le fait de circuler sans certificat constitue une contravention à la loi, section 35 (1 et 2), sanctionnée par 50 livres d'amende ou trois mois d'emprisonnement ou les deux ensembles si le juge

le croit nécessaire, ainsi que du rétrait de permis de conduire pour une période de 12 mois.

Le conducteur d'une voiture automobile sur une voie publique doit présenter à toute réquisition des agents de police, le certificat d'assurance, ainsi que dire son nom et adresse et celui du propriétaire du véhicule.

Si le conducteur n'a pas le certificat sur lui, il est passible de contravention, à moins qu'il ne présente son certificat dans les 5 jours au poste de police qui lui a été indiqué par l'agent verbalisateur. Le propriétaire de l'automobile est obligé, sous peine de contravention, de donner toutes les informations pouvant être demandées par les agents de police, tant sur les conditions dans lesquelles l'accident s'est produit que sur la personne qui conduisait le véhicule, ainsi que de produire son certificat. Le terme « certificat » est entendu comme la preuve que le véhicule n'était pas conduit en contravention à la section 35 de cette loi.

La section 41 donne pouvoir au Ministre de fixer les règlements relatifs à l'exécution de la loi, quant aux formes des certificats requis, à la délivrance de copies en cas de perte ou destruction, à l'annulation de ces certificats, ainsi que des formalités que doivent accomplir les étrangers possesseurs de véhicules à moteur ne faisant qu'un séjour temporel en Angleterre.

La section 42 réglemente le contrôle des Compagnies d'assurances, ainsi que suit :

Lorsqu'une Compagnie d'assurances pratique,

en conformité à la loi de 1909 sur les Compagnies d'assurances, l'assurance responsabilité automobile, à l'exclusion de tout autre risque, le montant de la garantie, requise par la loi de 1909, de 20.000 livres est réduite à 15.000 livres.

Si la Compagnie pratique l'assurance d'autres risques à côté du risque automobile, la garantie de 20.000 livres de la loi 1909 se réduit à 15.000 livres. Mais le total de la garantie à déposer par la Compagnie pour l'ensemble des risques ne peut être inférieur à 35.000 livres.

La section 43 crée un privilège des victimes d'accidents automobiles qui n'ont pas reçu satisfaction sur l'indemnité d'assurance ainsi que sur la somme déposée à la Cour Suprême par le propriétaire d'automobile.

On a reproché au législateur anglais d'avoir adopté l'assurance obligatoire, alors que l'expérience américaine en démontrait le résultat négatif. Cette objection est injustifiée, car s'il y a en effet quelques analogies en ce qui concerne les formes que peut prendre la garantie, la loi anglaise n'adopte pas le système américain de réglementation des primes et laisse aux Compagnies la liberté de sélectionner les risques. En ce qui concerne la prévention des accidents d'automobiles, et leurs sanctions, la loi anglaise prévoit d'autres mesures bien plus efficaces et qui consistent dans le retrait du permis de conduire ordonné par les tribunaux.

SECTION II

La section 6 de la loi autorise toute instance judiciaire devant laquelle un accident d'automobile est évoqué, d'ordonner le retrait du permis de conduire pour la période de temps jugée nécessaire. Lorsqu'une semblable disqualification est prononcée, le juge peut ordonner que la condamnation, ainsi que les faits qui l'ont justifiée, soit mentionnée sur tout permis dont le coupable est ou sera titulaire.

La disqualification peut se limiter à la conduite d'une certaine classe de véhicules selon la nature de l'accident et du véhicule qui en est cause.

Ces décisions sont sujettes à appel et recours, comme le sont les condamnations encourues pour le même accident.

Mais la personne disqualifiée peut (section 7, al. 3), si une période de 6 mois s'est écoulée depuis le retrait du permis, s'adresser à la cour qui l'a condamné et demander l'annulation de l'interdiction de conduire. La Cour peut, si elle le croit convenable, compte tenu de la conduite de la personne disqualifiée, de la nature de la contravention ou du délit ou d'autres circonstances de la cause, ordonner l'annulation du retrait ou la refuser, auquel cas une nouvelle demande ne peut être introduite avant trois mois.

Si une personne, au mépris de la disqualification prononcée contre elle; persiste à conduire un véhicule, elle est passible d'une peine de 6 mois de prison ou d'une amende pouvant monter à 50 livres, ou amende et emprisonnement, si la cour le trouve bon.

La loi édicte des sanctions sévères pour les conducteurs imprudents et dangereux, ou sous l'empire de la boisson (under influence) etc. La personne qui conduit un véhicule sans prudence, avec insouciance, ou à une vitesse, ou d'une manière qui est dangereuse pour le public, eu égards aux lieux, aux circonstances et à l'intensité du trafic (réelle ou pouvant être prévue) est passible : d'une condamnation summary conviction) à 50 livres d'amende ou quatre mois de prison ou en cas de récidive, de 100 livres d'amende ou 4 mois de prison, ou les deux ensemble.

D'une condamnation (conviction or indictment) à six mois d'emprisonnement ou à une amende, ou aux deux ensemble (section II (1)).

Le juge peut ordonner que toute condamnation soit inscrite sur le permis de conduire (S. II (2)).

S'ajoutent à ces sanctions : A la seconde condamnation pour les faits indiqués plus haut, le juge peut ordonner le retrait de permis de conduire, en considérant le temps écoulé entre les deux condamnations ou pour d'autres raisons. Mais cette disposition n'affecte en rien le droit du juge d'ordonner le retrait lors d'une première condamnation.

Le fait de conduire sans attention ou prudence

raisonnable un véhicule constitue une contravention, mais qui n'entraîne pas le retrait du permis de conduire à la première et seconde condamnation (section 12).

La personne qui prend part à une course ou éprouve de vitesse entre véhicules à moteurs sur la voie publique, est passible de trois mois d'emprisonnement ou d'une amende de 50 livres, ou aux deux ensemble. Le juge pourra ordonner le retrait du permis de conduire pour une période de douze mois, à partir de la condamnation (section 13).

Le fait de conduire un véhicule à moteur, ou d'essayer de conduire en état d'ébriété ou sous l'influence de tout autre drogue pouvant rendre le conducteur incapable de maintenir le contrôle et la direction du véhicule est punissable :

a) D'une condamnation (*summary conviction*) à une amende de 50 livres ou à quatre mois de prison et, en cas de récidive, à 100 livres d'amende ou à quatre mois de prison, ou aux deux ensemble.

b) D'une condamnation (*conviction on indictment*) à 6 mois de prison ou à une amende, ou aux deux ensemble (section 15, 1).

Le retrait du permis de conduire peut être ordonné pour une période de douze mois, à moins que la Cour ne juge autrement (2).

La loi prend encore d'autres mesures destinées à réduire les accidents causés par la fatigue du conducteur, la circulation à deux sur un véhicule à deux roues, etc., etc.

Le système de la loi anglaise consiste en sanc-

tions sévères, non seulement pour accidents, mais pour toutes négligences de la prudence, « des considérations du droit d'autres personnes d'user d'une voie publique » retrait du permis de conduire, pour toute contravention, excepté pour le manque pur et simple d'attention.

Cette dernière sanction doit sûrement avoir comme conséquence une augmentation de diligence de la part des conducteurs et donc une réduction du nombre d'accidents. L'automobiliste compte toujours sur l'indulgence des juges pour éviter une condamnation à la prison. Mais ce à quoi ils tiennent plus, c'est leur permis de conduire. Dans le cas des conducteurs professionnels, chauffeurs de taxis et autres, le retrait du permis équivalait à une incapacité de travailler qui peut le frapper pour un temps indéfini. La loi fixe la durée de retrait dans les différents cas, mais laisse au juge le droit de l'augmenter. Les juges auront rarement, d'ailleurs, l'occasion d'appliquer la loi dans toute sa rigueur, car un chauffeur privé de son permis pendant 6 mois ou un an évitera avec soin une nouvelle contravention.

Le législateur a pensé aussi au cas où le conducteur serait poussé à mépriser les dispositions de la loi, par une personne dont il dépend. Trop souvent, le chauffeur commet des excès de vitesse sur l'ordre de son patron. En ce cas, la loi punit l'employeur qui avait le droit de donner des ordres et directions au conducteur, d'une amende de 50 livres et, en cas de récidive, d'une amende de 100 livres, ou trois

mois d'emprisonnement, ou les deux peines réunies (section 10 et 5), mais il ne peut être frappé du retrait du permis (section 11 et 4).

SECTION III

Ainsi conçue, on peut se demander quels seront les résultats probables de la loi. Il y a tout d'abord à espérer une considérable réduction du nombre d'accidents. L'assurance obligatoire n'influera pas beaucoup comme on le craint, sur la négligence des conducteurs, parce que, premièrement, 95 % des automobilistes sont déjà assurés et, secondement, les sanctions prévues par la loi y mettront frein.

Il n'y a pas de motif de croire qu'un automobiliste assuré par sa propre volonté sera plus prudent que s'il est assuré par la volonté de la loi.

En ce qui concerne la nouvelle situation créée aux Compagnies d'assurance, nous citons les paroles de Mr. R. J. Smith, directeur de la « Scottish auto and General », de Glasgow.

Mr. Smith croit que l'assurance obligatoire aura pour conséquence un accroissement des sinistres en nombre et en importance surtout. « Les compagnies d'assurance présentent une meilleure surface que les individus isolés : c'est pourquoi, quand on saura que

chaque véhicule est ou doit être assuré, le mobile sera plus fort de demander des indemnités et l'espoir plus grand d'un bon résultat. Le problème qui devenait avec chaque année plus sérieux, sera aggravé. Nous avons constaté chaque année avec quelque appréhension, la tendance sans cesse croissante chez les personnes blessées par des véhicules à moteur, d'obtenir des jurys des verdicts favorables qui leur permettrait d'être indemnisés par les automobilistes. Cette tendance s'est tellement développée, que l'on menace les Compagnies d'assurance de procès devant le jury, même en cas de blessures sans gravité aucune, et cela afin d'extorquer aux Compagnies des sommes absolument disproportionnées avec le tort causé. »

Mr. Smith critique avec sévérité la légèreté avec laquelle les jurys anglais rendent des verdicts favorables aux victimes. « Ces jurys ont établi le principe que le fait seul d'être blessé par un véhicule à moteur crée en faveur de la victime un droit à indemnisation. La question de la faute est examinée très superficiellement, et la négligence la plus grossière des personnes blessées est simplement écartée des débats » (3).

Le jury, dit le Dr. W. Low, directeur de la *General Accident Fire and Life*, se trouve certainement sous l'impression du fait que les automobilistes sont assurés, et oublie qu'une Compagnie d'assu-

(3) La « réassurance », Numéro de mai 1930, page 294.

rance n'est pas une institution philanthropique (4).

Nous croyons que ces critiques s'adressent surtout à la jurisprudence des cours qui doit certainement plus tenir compte du nombre et de la gravité des accidents d'automobile, ainsi que de la nécessité d'une réparation, que d'une appréciation stricte des fautes.

Toute évolution de la jurisprudence se reflète dans les charges des Compagnies qui en supportent les conséquences. Mais le fait que l'assurance sera obligatoire ne modifiera en rien la situation puisque de l'aveu des assureurs, 95 % des automobilistes sont assurés.

Les primes devront, certes, subir une augmentation du fait de la nullité de toute clause édictant une déchéance encourue par l'assuré après le sinistre. En considérant même que cette tendance libérale des jurys aggrave les charges des Compagnies, nous croyons qu'elles retrouveront une compensation dans la diminution, sinon de l'importance, du nombre des sinistres qui suivra la mise en vigueur de la loi.

L'élaboration de la loi s'est faite d'ailleurs en accord avec les Compagnies, ainsi que le déclarait Lord Roussel, rapporteur de la loi à la Chambre des Lords (5) : « Les discussions ont donné entière satisfaction, et les Compagnies se sont engagées à ne pas relever leurs tarifs à la mise en vigueur de la

(4) La « Réassurance », Numéro de Septembre 1930.

(5) The Times, 6 décembre 1929.

loi. Les Compagnies ne cachent pas que les nouvelles dispositions de la loi ne conduiront pas seulement à un grand nombre de sinistres, mais aussi à des paiements plus forts pour chaque sinistre, ce qui doit naturellement se refléter sur le taux des primes. »

En décembre dernier, à une conférence tenue au Ministère des transports, les représentants des grandes Compagnies ont renouvelé leur engagement de ne pas augmenter leurs tarifs si la nécessité ne se fait sentir.

La loi anglaise offre un exemple d'application de l'assurance obligatoire bien comprise. Mesures énergiques de répression et de prévention des accidents, minimum d'intervention de l'Etat dans les affaires des Compagnies, souci de protéger les victimes d'accidents. Nous ne doutons pas qu'un avenir proche vienne justifier les espoirs que l'on conçoit de l'application de la loi.



CHAPITRE IV

LÉGISLATION SUÉDOISE

La loi suédoise sur l'assurance locomotion des véhicules automobiles a été votée le 10 mars 1929, et est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1929. Toutefois, la loi ne reçoit entière application que depuis le 1^{er} janvier 1930.

L'article premier édicte l'obligation pour le propriétaire de tout véhicule automobile utilisé pour la locomotion sur le territoire du royaume, de contracter et de maintenir une assurance conforme aux dispositions de la présente loi (assurance locomotion). En cas d'achat par acomptes d'un véhicule automobile, c'est à l'acheteur qu'incombe l'obligation d'assurer même si la propriété ne lui en est pas encore acquise.

Par véhicule automobile, la loi comprend : tout véhicule destiné à circuler sur le sol équipé en vue du transport de personnes ou de marchandises, muni, en vue de sa propulsion, d'une machine génératrice de force (moteur), et qui ne circule pas sur les rails. Ne sont pas considérés comme véhicules auto-

mobiles les tracteurs suivis d'un train de remorques. Les bicyclettes à moteur auxiliaires non soumises à l'obligation de l'immatriculation, ainsi que les véhicules utilisés exclusivement sur un terrain de chemin de fer ou d'usine, ou à l'intérieur d'un tout autre enclos similaire échappent également à l'application de la loi.

Seules sont exemptées de l'obligation de l'assurance locomotion, les membres de la famille royale, l'Etat, les communes, les chefs d'Etat étrangers et membres des familles princières régnantes étrangères, ainsi que, sous condition de réciprocité, les membres d'un corps diplomatique accrédités auprès du gouvernement suédois. Au cas où un dommage serait causé par la circulation d'un véhicule appartenant à une des personnes sus-nommées, et qu'aucune assurance locomotion n'ait été souscrite, le propriétaire du véhicule sera tenu de verser à la victime l'indemnité qui aurait été due par l'assureur, s'il y avait eu assurance locomotion, et cela, même si le propriétaire n'est pas déclaré responsable, en vertu d'une autre disposition légale.

Le fait d'utiliser un véhicule automobile par soi-même ou par autrui avec son agrément, sur les routes du Royaume, sans avoir satisfait à l'obligation de contracter une assurance-locomotion d'un montant suffisant ou n'existant pas, est punie d'une amende pouvant aller jusqu'à deux mille couronnes.

Toute personne utilisant un véhicule automobile en pleine connaissance du fait que l'assurance-locomotion d'un montant suffisant n'existe pas, est

punie d'une amende de cinq cents couronnes. La même peine s'applique à la personne qui néglige de contracter une nouvelle assurance au cas où l'autorisation de fonctionner est retirée à la Compagnie qui l'assurait.

En quoi consiste l'assurance-locomotion ? L'article 3 le précise : « L'assurance-locomotion des véhicules automobiles garantira, d'une part, toute personne qui, ayant subi un dommage par le fait de la circulation d'un véhicule de ce genre sur le territoire du Royaume, peut légalement prétendre à une indemnité par l'assureur ; et d'autre part, et dans la mesure où l'assureur n'aura pas fait des réserves contraires, garantira l'assuré contre la responsabilité pécuniaire encourue par lui, à raison d'un dommage résultant de la locomotion automobile.

Toutefois, et à défaut d'acceptation expresse par lui, l'assureur n'est pas responsable des dommages causés au véhicule ni du dommage causé aux personnes circulant sur ou dans celui-ci, à moins que l'assuré n'encoure la responsabilité de ce dommage. »

Nous ne nous trouvons plus devant l'obligation de contracter une police d'assurance responsabilité. L'assurance-locomotion possède un double caractère. C'est d'abord une assurance directe d'accident souscrite au profit des personnes pouvant souffrir un dommage en rapport avec la circulation de l'automobile et c'est en suite une assurance responsabilité garantissant l'auteur du dommage si une responsa-

bilité pécuniaire est mise à sa charge par l'application des principes de droit commun.

Pour que la victime ait droit à indemnité, il suffit qu'elle ait souffert un dommage. Peu importe si l'auteur de l'accident était responsable ou non ou si la police ne contenait pas la garantie responsabilité à la suite des réserves faites par l'assureur (art. 3, al. 1). De même, les personnes dont la solvabilité est présumée (famille royale, Etat, communes, etc). et ne sont pas obligées de contracter l'assurance locomotion sont tenues de payer le montant de l'indemnité qui aurait été payée par l'assureur s'il y avait eu assurance locomotion même s'il n'est pas responsable de l'accident survenu et cela par le seul fait que la circulation d'un véhicule appartenant à une de ces personnes a occasionné un dommage.

La loi exige qu'une assurance existe au profit des victimes d'accidents, indépendamment de tout principe de responsabilité.

En second lieu, l'assurance-locomotion est une assurance responsabilité, destinée à couvrir la responsabilité de l'auteur de l'accident, au cas où elle est engagée en raison d'un accident. Il résulte de ce qui précède, que l'assurance-locomotion obligatoire est principalement directe au profit de la victime ; et que seulement subsidiairement si l'assureur n'a pas fait de réserves contraires, une assurance responsabilité est en vigueur en faveur de l'assuré. Ainsi, les personnes lésées circulant sur ou dans le véhicule au moment de l'accident, ne bénéficient pas de l'assurance directe

(art. 3, al. 2). Néanmoins, si l'assureur a accepté expressément et n'a pas fait de réserves contraires, et si l'assuré encourt la responsabilité-locomotion des dommages, l'assureur garantit la responsabilité pécuniaire de l'assuré.

La garantie de l'assureur pour chaque accident, doit s'élever à une somme globale de soixante mille couronnes, à raison des dommages corporels pour chaque accident, avec une limitation de vingt mille couronnes par personne tuée ou blessée, et une somme globale de dix mille couronnes à raison des dommages matériels.

Pour les véhicules automobiles servant au transport rémunéré des personnes, une plus grande garantie globale peut être prescrite par les règlements, sans toutefois que l'indemnité due à chaque personne tuée ou blessée, puisse être relevée au-dessus de vingt mille couronnes (art. II).

L'assureur est tenu, en outre et en plus du montant de l'assurance, de rembourser à la victime d'un accident tous les frais raisonnablement nécessités au cours du procès qu'elle a dû intenter contre le propriétaire conducteur ou usager d'un véhicule, pour faire reconnaître ses droits, ainsi que les frais supportés toutes les fois qu'un procès aura été nécessaire pour déterminer les obligations de l'assureur.

C'est également sans tenir compte de l'importance de la somme assurée, que l'assureur devra payer l'intérêt courant, en vertu d'un jugement sur

le montant de l'indemnité, ou si ce montant dépasse la somme garantie par l'assureur, sur la part de l'intérêt afférente au montant de sa garantie (art. 17).

Lorsque, à la suite d'un même accident, plusieurs personnes sont tuées ou blessées et ont droit à l'indemnité, mais la somme globale assurée étant insuffisante pour les indemniser, chacune intégralement, cette somme sera répartie entre les ayants-droit, proportionnellement à ce que chacune aurait eu à toucher, à raison de l'assurance au cas où elle seule aurait droit à l'indemnité.

Les victimes d'un accident doivent en aviser l'assureur dans les 30 jours suivants ; faute de quoi, s'il y a plusieurs victimes et qu'une partie de la somme assurée ait été versée aux autres victimes, la personne qui n'a pas avisé l'assureur n'aura droit qu'au reliquat. A moins que l'assureur n'ait prévu qu'une demande d'indemnité était à prévoir de sa part. Celui qui, de mauvaise foi, aurait reçu sa part de règlement, est tenu de rembourser ce qu'il aurait reçu en trop (art. 15).

L'expiration du contrat d'assurance, ou sa dénonciation par l'assureur ne met pas fin aux obligations de l'assureur. Celui-ci est tenu d'en aviser l'autorité sur les registres de laquelle le véhicule a été immatriculé, et ce n'est que trente jours après cet avis qu'il est libéré de ses obligations. Si, pendant les trente jours, un sinistre intervient, l'assureur reste tenu à l'indemnité à l'égard de toute victime. Pourtant, si, dans cet intervalle, l'usager du véhi-

cule a souscrit une autre assurance-locomotion, les dispositions ci-dessus ne s'appliquent plus (art. 18). En effet, la raison de l'aggravation des obligations de l'assureur est essentiellement pratique ; une garantie doit toujours exister pour les tiers, tant qu'une automobile est en circulation ; du moment qu'une nouvelle police est souscrite, ce résultat est atteint.

Pour les mêmes motifs, l'art. 19 prévoit que l'assureur ne peut invoquer, en vue de dégager sa responsabilité à l'égard d'une victime, aucune circonstance ou déchéance, à l'exception de celles dépendant de la victime elle-même, ou de celles découlant de l'art. 18.

Ainsi, le demandeur d'une indemnité qui intente un procès au propriétaire ou au conducteur d'un véhicule automobile, est tenu d'en aviser l'assureur assez tôt pour que celui-ci puisse intervenir au procès. Si le cas tombe sous l'art. 21 (dommage causé par un véhicule pour lequel il n'existe pas d'assurance-locomotion, soit que son propriétaire a négligé de le faire, soit qu'il soit inconnu), l'avis doit être remis à un des établissements d'assurance visés par cet article. Si, lors de l'appel de la cause, il n'est pas prouvé que l'établissement compétent a été avisé, le tribunal accorde au demandeur un délai suffisant pour le faire. Faute d'observer ce délai, le demandeur est déchu de ses droits sur l'assureur ou les établissements tenus à le garantir.

L'assureur n'a pas de recours contre l'assuré pour les sommes payées en vertu d'une assurance-locomotion, à l'exception de celles dépassant le

montant garanti, pour lesquelles il se substitue à la victime dans les droits que celle-ci a sur l'assuré. Il ne peut non plus recourir contre un tiers qui, en qualité de propriétaire ou d'usager d'un véhicule, partage la responsabilité du dommage, à moins que ce tiers ne se soit rendu coupable d'actions qui, provenant de l'assuré, auraient eu pour effet de dégager la responsabilité de l'assureur (art. 20).

La loi contient, au sujet des accidents dont les auteurs sont inconnus ou ne sont pas assurés, ou ne le sont pas pour la somme prescrite par la loi, des dispositions remarquables. L'article 21 crée en effet une nouvelle responsabilité mise à la charge des établissements d'assurance, lorsqu'en cas de dommage causé à raison de la locomotion automobile, il n'existe pas, pour le véhicule en cause, d'assurance-locomotion effective au profit de la victime. Cette responsabilité joue au cas où l'auteur de l'accident n'a pu être identifié et au cas où il n'a pas souscrit d'assurance conformément aux exigences de la loi. Dans ces cas, les établissements d'assurances qualifiés pour faire des opérations d'assurance-locomotion, sont tous solidairement tenus à garantie à l'égard de la victime comme s'ils avaient été les assureurs jusqu'au montant de la somme prévue pour l'assurance-locomotion. La responsabilité est engagée du moment qu'un dommage a été causé en raison de la circulation d'un véhicule envers toute personne ayant subi un dommage, à condition que la

victime ne soit pas justement celui qui avait l'obligation de s'assurer.

Lorsqu'il existe une assurance locomotion, mais elle n'atteint pas le montant prescrit, les établissements d'assurance répondent dans les mêmes conditions de la différence. Mais ils ont un recours contre la Compagnie qui avait effectué l'assurance, si cette dernière avait compris ou avait dû comprendre que la somme assurée était inférieure à ce qu'elle aurait dû être.

La responsabilité pécuniaire ainsi imposée est répartie sur les établissements d'assurance au prorata des sommes qu'ils auront chacun encaissées au cours de l'année précédente, à titre de primes afférentes aux assurances-locomotion contractées directement chez eux.

L'établissement d'assurance qui a payé à une victime d'accident une indemnité en raison de la responsabilité qui lui est ainsi imposée par la loi, est subrogé dans les droits de la victime contre l'auteur responsable de l'accident.

L'assurance locomotion ne peut être fournie que par un établissement d'assurance, en ayant reçu l'autorisation et, maintenant les conditions imposées par les règlements. Les assureurs doivent consentir à assurer toute personne qui leur en fait la demande, à moins que les statuts ne limitent la clientèle assurée à un groupe professionnel ou d'intérêt déterminé, ou à une région déterminée.

Avant de commencer toute opération, l'établissement d'assurance doit faire parvenir au Service d'inspection des assurances le barème des primes qu'il a l'intention d'appliquer. L'article 9 de la loi permet de fixer, par un règlement d'administration publique, des maxima que les primes ne peuvent excéder. La répartition des risques par classes se fait en tenant compte des modèles approuvés par l'inspection des assurances. Toute modification des tarifs généraux des primes ou tarification majorée d'un risque doit être notifiée à cette inspection, en faisant connaître le motif de la majoration. Il y a là un correctif logique à la règle que l'assureur est tenu d'assurer toute personne qui lui en fait la demande, pour le cas où une personne présente un risque trop dangereux ou indésirable. Une majoration importante de la prime permet à l'assureur d'effectuer l'opération en appréciant exactement le risque. On a vu que l'obligation pure et simple ne donnait pas de bons résultats aux Massachusetts, où le refus d'assurer entraîne la déchéance d'un particulier du droit de posséder un véhicule.

La non-observation des prescriptions de la loi ou de l'économie désirable dans les opérations de gestion entraîne la révocation de l'autorisation si après l'avertissement du service d'inspection, l'établissement ne prend pas de mesures propres à assurer le redressement nécessaire. En cas de révocation de l'autorisation, tout assuré ayant contracté une assurance-locomotion chez l'établissement en cause est tenu de contracter, dans un délai de trente jours, à

partir de la publication de la décision de révocation une nouvelle assurance auprès d'un établissement autorisé. Pendant cet intervalle, l'assureur reste tenu de toutes ces obligations, tant que l'assuré n'a pas souscrit une nouvelle police.

Enfin, la loi déclare que les sommes dues par un établissement d'assurance à titre d'indemnité pour accidents corporels, ne peuvent être saisies pour dettes. Il est à remarquer que, seule, la créance d'indemnité pour accidents corporels est privilégiée, alors que celle en raison de dommages aux biens tombent dans le gage commun des créanciers.

SECTION 2

Nous avons examiné les législations américaines, anglaises et suédoises. Toutes les trois ont un point de commun, l'élément d'obligation de l'assurance, mais il y a entre les deux premières législations et celles suédoises, de notables différences de principe qu'il importe de relever.

Que disposent, en effet, les lois anglaise et américaine ? Elles contiennent, simplement, l'obligation pour les automobilistes d'assurer la responsabilité qui peut leur incomber, en raison d'un accident causé par leur véhicule. La police qu'ils doivent souscrire est réglementée par la loi, afin de don-

ner une plus grande sécurité aux victimes, mais ne donne pas une sécurité complète. Pour que l'assurance couvre le dommage causé, il faut que d'abord la responsabilité de l'assuré soit engagée ; or, ces deux pays conservent encore le principe qu'il n'y a pas de responsabilité sans faute. Les tribunaux recherchent bien, lorsqu'il se produit un accident, si une faute ne peut être trouvée à la charge de l'automobiliste et leur interprétation est très large. Mais il n'en reste pas moins que c'est la victime ou ses représentants qui a la charge de la preuve, ce qui diminue ses chances d'indemnisation. Secondement, pour que la police joue, il faut que le contrat ne soit pas entaché de nullité ou que l'assuré n'ait pas été déchu de son bénéfice. Encore un aléa pour la victime.

C'est pourquoi nous considérons que ces deux lois ne constituent que des palliatifs, bienfaisants sans doute, mais insuffisants. L'obligation de s'assurer est en quelque sorte une mesure de police qui n'aggrave pas la responsabilité ou les charges des automobilistes. C'est une mesure de solvabilité.

Avec la loi suédoise, nous faisons un pas de plus. Ce n'est plus une simple généralisation de l'assurance de responsabilité. Deux ordres de dispositions peuvent être distingués. La loi est d'abord une loi de responsabilité ou plutôt de garantie légale. Elle met à la charge des automobilistes les dommages causés par la circulation automobile. C'est l'ensemble des automobilistes qui doit supporter cette charge que la loi limite d'ailleurs à une certaine

somme. La loi est ensuite une loi d'assurance obligatoire, mais ce n'est plus une assurance de responsabilité que l'automobiliste doit souscrire, mais une assurance dont la souscription a pour but de le décharger de la partie du risque automobile qui lui incombe. La loi met à sa charge le paiement d'une quote part des dommages causés, et l'oblige en même temps à payer cette somme sous la forme d'une prime d'assurance ; c'est une assurance au profit des tiers victimes d'accidents qu'il doit souscrire et maintenir en vigueur. Qu'importe la responsabilité du souscripteur en cas d'accident ; l'indemnisation ne doit pas dépendre de l'assurance de responsabilité que l'automobiliste peut contracter. La police ne le garantit contre le risque responsabilité que si l'assureur n'a pas fait de réserves contraires. L'indemnisation ne doit pas dépendre non plus du fait de l'assuré ; le droit à indemnité naît pour la victime dès que le contrat est souscrit et ne peut être modifié. Dès lors, aucune déchéance ne peut plus être opposée à la victime.

La législation suédoise ne fonde pas la réparation des dommages sur le fonctionnement des principes de responsabilité et de l'assurance de responsabilité. Un tel système ne pourrait donner des résultats parfaits que dans une législation qui consacrerait intégralement la théorie du risque comme fondement de la responsabilité civile. En effet, en édictant une responsabilité très étendue, et la doublant de l'assurance de responsabilité obligatoire, on pourrait réaliser pratiquement la réparation des

dommages, anisi que l'a fait la loi suisse du 10 février 1926, qui, nous le rappellons, n'est jamais entrée en application. Suivant cette loi, la responsabilité du détenteur d'une automobile existe pour les accidents causés par son véhicule, abstraction faite de toute idée de faute. Par détenteur, il faut comprendre le titulaire du permis de circulation ; sauf en cas d'usurpation, sa responsabilité est engagée tant qu'il n'a pas fait inscrire le transfert de la détention. Pour se dégager de la responsabilité qui le frappe, il ne peut invoquer que la faute de la victime, celle d'un tiers, et la force majeure (1).

Parallèlement à cette responsabilité très étendue, la loi organise l'assurance obligatoire de responsabilité.

Dans un tel système, les notions de responsabilité et d'assurance dont les rapports sont grands généralement, se confondent presque.

Mais tant que l'obligation de réparation ne naît pas uniquement du fait de ce dommage, l'assurance de responsabilité généralisée ne peut être une solution du problème.

(1) Jean Bourgknecht. La responsabilité civile de l'automobiliste, dans la loi fédérale du 10 février 1926. Thèse, Fribourg, 1927, page 80.

TITRE DEUXIEME .

SOLUTIONS PROPOSÉES AU RISQUE AUTOMOBILE

La croissance continue du risque automobile a appelé en France l'attention de l'opinion publique et des pouvoirs législatifs. Des mesures ont été proposées ayant pour but, soit de réduire le nombre des accidents, soit d'assurer l'indemnisation des victimes. C'est de ces dernières que nous nous occuperons dans ce deuxième titre, en étudiant d'abord les propositions tendant à créer un fonds de garantie, et ensuite celles préconisant l'assurance obligatoire.

Mais on ne saurait toucher au problème délicat du risque automobile sans considérer les répercussions que toute mesure peut avoir sur les accidents eux-mêmes, c'est-à-dire sur leur nombre et leur importance. Il importe tout autant de chercher à les réduire que d'amortir leurs effets dommageables. Nous ne perdrons pas de vue cette considération.

CHAPITRE PREMIER

SECTION I

Les projets de création d'un fonds de garantie

Une première idée a été émise : la création d'un fonds de garantie qui servirait à indemniser les victimes d'accidents d'automobile, qui, ayant obtenu une condamnation judiciaire en dommages-intérêts contre la personne responsable de l'accident, n'ont pas reçu satisfaction du fait de son insolvabilité.

La première proposition en ce sens fut faite par M. Colin, à la Société d'Etudes Législatives (1). « A défaut de l'indemnité par le propriétaire ou son assureur, et dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement est assuré par les soins de la Caisse de retraites pour la vieillesse au moyen d'un Fonds spécial de garantie dont elle assure la gestion ». Ce fonds devait être alimenté par des amendes prononcées contre les automobilistes, des centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles et surtout par une cotisation de

(1) V. Bulletin de la Société d'Etudes Législatives, 1907, page 273. Wahl. Revue trimestrielle de droit civil, 1908, p. 20.

50 fr. par an versée par tout propriétaire d'automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration du véhicule.

Cette solution était fondée sur l'idée de risque créé par l'ensemble des automobilistes et de devoir qui leur incombe de réparer les dommages causés, par l'intermédiaire d'une *mutualité obligatoire* ou d'une *assurance réciproque*.

La proposition n'a pas abouti. Mais l'idée a été reprise en 1923 par M. Honnorat, et une proposition fut déposée au Sénat (2). Mais la Commission de législation l'a rejetée sur le rapport de M. Morand, le Sénat n'ayant pas d'initiative en matière financière et la proposition comportant la création d'une taxe ; mais le rapport étant favorable en principe à l'idée du fonds de garantie, un projet était élaboré et déposé sur le bureau de la Chambre des députés (3) le 3 avril 1925. Ce projet étant devenu caduc à l'expiration de la législature, le Ministre du travail instituait par des arrêtés en date des 29 septembre, 25 octobre et 6 décembre 1928 une Commission comprenant des jurisconsultes, les représentants des différents ministères intéressés ainsi que des représentants de Compagnies d'assurance et des grands clubs automobiles. Cette commission élaborait un projet qui fut déposé sur les bureaux de la Chambre (4)

(2) Sénat. Documents parlementaires. 20 mars 1923.

(3) Chambre des députés. Doc. Parlementaires, page 577. N° 1519, 23 avril 1925.

(4) Chambre des députés. Doc. parlem., N° 3.967, du 4 novembre 1930.

le 4 novembre 1930, dont l'objet est de créer un fonds de garantie d'une organisation analogue à celui des accidents de travail (5) et destiné à garantir la rapide indemnisation des victimes d'accidents automobiles. Le fonds doit être alimenté par une double contribution :

1) Par une contribution des propriétaires de véhicules assurés contre les accidents corporels causés aux tiers, perçue sur toutes les primes et cotisations d'assurance acquittée à ce titre. Cette contribution est recouvrée en même temps que les primes et cotisations par les assureurs, et versée au fonds de garantie.

2) Une contribution des propriétaires de véhicules automobiles non assurés, perçue sur le montant des indemnités mises à leur charge.

Cette contribution est liquidée lors de l'enregistrement des actes, jugements et arrêts fixant le montant des indemnités, elle est recouvrée comme en matière d'enregistrement, pour le compte du fonds de garantie. A défaut de décision judiciaire ou d'actes obligatoirement soumis à l'enregistrement, cette contribution est liquidée au vu d'une déclaration écrite que le propriétaire de l'automobile est tenu d'adresser à l'administration de l'Enregistrement dans le délai d'un mois, à compter de l'accord des parties sur le montant de l'indemnité (art. 3).

La quotité des taxes est modifiée chaque année.

(5) Articles 24 et 26 de la loi du 9 avril 1898.

par décret rendu sur la proposition des ministres du travail et des finances, en tenant compte du rapport existant entre le montant des dépenses et le produit total des taxes encaissées l'année précédente. Pour la première année, le montant des contributions est de 1 % sur les primes d'assurance et de 2 % sur le montant des indemnités.

Ce fonds doit être géré par la caisse des dépôts et consignations. Il garantit les créances en indemnité du dommage résultant d'un accident causé à une personne (les créances pour dommages matériels sont donc exclues) par un véhicule automobile autre que les chemins de fer et tramways, ainsi qu'il suit : en cas d'insolvabilité de la personne condamnée par décision de justice définitive à réparer les conséquences de l'accident, ou de son assureur, l'indemnité est versée aux intéressés par la Caisse des dépôts et consignations, dans les limites de ses disponibilités.

Pour les sommes déboursées, la Caisse des dépôts est subrogée dans les droits du créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son assureur. Toutefois, en cas d'assurance, elle ne peut exercer de recours contre l'assuré que pour la portion de l'indemnité excédant le montant de la somme due par son assureur.

Les dispositions de ce projet ne sont pas applicables aux accidents causés par des véhicules automobiles dont l'Etat, les départements, les communes et les établissements publics seraient déclarés responsables.

Parallèlement au fonds de garantie, le projet organise un contrôle des Sociétés d'assurance automobile.

Les entreprises ou assureurs français ou étrangers pratiquant l'assurance des véhicules automobiles, visés par l'art. 1^{er} de la loi (automobiles, motocyclettes, et cycles à moteur) sont soumis à l'approbation préalable du Ministère du Travail et assujettis à la surveillance et au contrôle de l'Etat, dans les conditions déterminées par l'article 27 de la loi du 9 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, et par un règlement d'administration publique pris après avis du Comité consultatif des Réassurances et Assurances directes.

Les entreprises ou assureurs français ou étrangers visés par la loi sont tenus de demander l'approbation spécifiée plus haut dans un délai d'un mois à compter de la promulgation du Règlement d'administration publique.

L'article 8 prévoit enfin que les assurés, de même que les assureurs auront le droit de résilier chaque année les polices souscrites par eux, après un préavis de trente jours : disposition qui a pour but d'égaliser la situation des parties, les assureurs se réservant généralement pour eux seuls ce droit dans les polices en cours actuellement.

Les dispositions de ce projet suggèrent une première observation tenant au procédé d'alimentation du fonds.

Il apparaît, tout d'abord, que ce projet, comme celui de M. Justin Godart, est directement inspiré de la législation sur les accidents du travail, notamment quant au mode d'alimentation du fonds de garantie. Le fonds créé par la loi de 1898 était alimenté par un centime additionnel à la patente des employeurs assujettis à la loi, mais comme parmi les employeurs, tous ne payaient pas de patente (les agriculteurs, par exemple), on a cherché à les faire contribuer au fonds de garantie en frappant d'une contribution spéciale leurs polices d'assurance (6). A l'égard de ceux qui n'étaient ni assurés et ne payaient pas de patente, un autre procédé est employé, consistant en la perception d'un supplément ajouté au montant des indemnités auxquelles ils peuvent être condamnés (7).

Or, ce système un peu diffus, nécessaire à la législation du travail, ne l'est plus quand il s'agit d'automobilistes. Il est certain que si tous les assujettis à la loi de 1898 avaient été également assujettis à la patente, on n'aurait pas eu recours à cette diversité de procédés. Mais en ce qui concerne les automobilistes, il est possible si on leur impose une contribution, de la percevoir d'une manière uniforme, puisque tous sont assujettis à la taxe de circulation, lors de la perception de cette taxe.

Le procédé du projet a en outre le défaut d'être injuste. En effet, la contribution sur les primes d'as-

(6) Loi du 1^{er} avril 1906, article 5.

(7) Loi du 30 janvier 1907.

surance serait d'autant plus grande que la somme assurée augmenterait ; c'est donc l'automobiliste prudent qui se garantit pour une grande somme, et fait donc courir le moins de risques au fonds de garantie, qui assumerait la plus grande charge du risque automobile, sinon la totalité. Car il y a de grandes chances que le fonds de garantie ne recouvre que très difficilement la contribution des non assurés qui sont pour la plus grande partie insolvable. Quant aux déclarations prévues par le projet, en cas de transaction ou d'entente amiable, il est peu probable qu'elles se fassent si spontanément et si sincèrement que le voudraient les auteurs du projet.

Ces motifs ont déterminé M. Edmond Largier, député, à déposer une proposition de loi (8) et un contre projet (9), tendant aussi à créer un fonds de garantie mais dont l'alimentation se ferait par une taxe payée par les propriétaires d'automobiles en même temps que la taxe de circulation, à la recette buraliste compétente, qui en ferait le versement à la Caisse de dépôts et consignations. Cette taxe serait proportionnelle à la force des voitures et varierait entre 2 et 4 francs par trimestre, alors que le paiement d'une taxe proportionnelle à la prime d'assu-

(8) Proposition Edmond Largier. Chambre des députés. Doc. Parlem., 8 juillet 1930, annexe 37.000, page 1.333.

(9) Ch. des Députés Doc. Parlem. 3.967, 25 novemb. 1930.

(10) L'impôt sur les véhicules automobiles ayant produit, en 1929, 779.260.448 fr., une contribution de 10/o donnerait une recette de 7.792.604 fr., en imposant une charge supplémentaire de 8 fr. par an pour les voitures de tourisme, et 16 fr. par an pour les camions de 2 tonnes.

rance aurait coûté à l'automobiliste de 11 à 36 francs par an (11).

Les autres dispositions du contre-projet sont sensiblement les mêmes que celles du projet. Il est à noter cependant une innovation de grande importance. M. Largier propose d'étendre la garantie du fonds aux dommages causés par les accidents dont les auteurs sont restés inconnus. Cette garantie se limiterait d'ailleurs à la réparation du préjudice corporel souffert par la victime.

SECTION 2

En admettant que les modifications proposées par le contre projet soient admises, quelle serait la valeur du système proposé.

Le fonds de garantie pour indemniser les victimes d'accidents d'automobiles, s'apparente avec celui créé par la loi du 9 avril 1898 pour les accidents du travail. Il s'inspire du même principe, suivant lequel le risque créé par une certaine activité doit être mis à la charge de ses bénéficiaires. « Il est l'application, écrit M. Wahl, du principe d'après lequel les créateurs du risque doivent avoir ce risque à leur charge. Il établit entre les propriétaires d'automobiles, une sorte de solidarité subsidiaire, suivant de

(11) Rapport de M. P. Pannier à la Chambre de Commerce de Paris. Bulletin. Ch. Comm. de Paris, 1930, p. 1.699.

ce qu'ayant en commun créé le danger, il est juste qu'ils participent en commun à la réparation si le fauteur se dérobe. » (12).

Ce principe une fois admis, et en ce qui concerne le risque automobile, personne ne le conteste, il reste à trouver le procédé par lequel se fera cette réparation. « Rien de plus simple si l'on établit entre les automobilistes une mutualité obligatoire, une assurance réciproque... » avait déjà écrit M. Colin, en 1907 (13) et l'on a vu que l'œuvre jurisprudentielle en matière de responsabilité civile, aboutissait précisément à faire reporter la charge du dommage d'une personne responsable à une collectivité, par le moyen de l'assurance.

En matière d'accidents du travail, la question s'était posée aussi, et la Chambre des députés l'avait résolue en obligeant, par le projet de loi du 10 juin 1893, les chefs d'entreprise à s'affilier à une association mutuelle groupant tous les entrepreneurs assujettis au même risque. On sait comment ce projet fut repoussé par le Sénat, qui ne voulut jamais admettre le principe de l'obligativité de l'assurance, et préféra un système double, composé de l'institution d'un fonds de garantie et de l'assurance non obligatoire, mais réglementée par la loi. En réalité, ce système se fonde surtout sur l'assurance que les entrepreneurs ne manquent pas de contracter; le fonds de

(12) A. Wahl. Revue trimestrielle de droit civil. 1908, page 39.

(13) A. Colin. Bulletin de la Soc. d'Etudes législatives, 1907, page 286.

garantie n'intervient que rarement. D'autre part, ce fonds n'a jamais à verser que les indemnités forfaitaires prévues par la loi du 9 avril 1898, qui peuvent être facilement prévues et dont le montant est limité. Le législateur a pris la précaution, pour protéger encore plus le fonds de garantie, de réglementer le contrat d'assurance ; ainsi, sont inopposables au créancier d'indemnité les déchéances encourues par l'employeur assuré (14). Il apparaît donc qu'en matière de risque professionnel le fonds de garantie ne constitue, pour ainsi dire, qu'une garantie d'appoint, la véritable garantie étant l'assurance.

Tout autrement se pose la question de la garantie du risque automobile. Ce risque se caractérise justement par sa gravité, la responsabilité qui incombe à l'automobiliste n'est plus limitée par la loi. « Ce qui frappe le plus lorsqu'on examine dans son ensemble le système élaboré par la jurisprudence, c'est sa rigueur, écrit M. M. Picard. La responsabilité de l'automobiliste est aussi complète que possible. Il n'en est pas de plus sévère... elle ne souffre aucune limite quant à l'étendue de la réparation. Cette réparation est intégrale dans la mesure du moins où une faute de la victime ne vient pas atténuer la responsabilité de l'automobiliste. Elle s'étend au préjudice moral aussi bien qu'au préjudice matériel, et l'on sait que les tribunaux, timides au début à l'é-

(14) H. Capitant et P. Cuhe. Précis de Législation Industrielle, page 375.

(15) M. Picard, op. cit., page 6.

gard de l'appréciation du dommage, notamment en cas de blessures ou d'accident mortel, se montrent aujourd'hui plus justement sévères. »

D'autre part, le projet, ni le contre-projet ne prévoient une mesure de réglementation du contrat d'assurance analogue à celle prise par la loi de 1898. Les déchéances encourues par l'assuré avant le sinistre pouvant dès lors être opposées à la victime d'un accident, si l'assuré est insolvable, la victime se retournera contre le fonds de garantie. Les charges de ce dernier seront aggravées d'autant, et nous ne croyons pas qu'il pourra les supporter. La viabilité d'un semblable organisme dépend avant tout du fonctionnement de l'assurance. Cela est si vrai que la proposition Largier contient un article suivant lequel, en cas d'accident automobile et de condamnation pénale, les juges devront considérer comme une circonstance aggravante et une preuve de négligence habituelle le fait de ne pas s'être assuré.

On se refuse à obliger une personne de souscrire un contrat de droit privé pour ne pas porter atteinte au principe de la liberté des conventions, mais on la frappe d'une peine sévère si elle ne le fait pas. N'y a-t-il pas là une contradiction ?

En second lieu, à quoi correspond la taxe créée par le projet ? La taxe frappe principalement l'automobiliste diligent qui prend soin de s'assurer. En cas d'accident, l'assurance pourvoit à la réparation des dommages ; la taxe payée sert uniquement à indemniser les victimes d'accident dont ils ne sont pas responsables. Or, peut-on l'obliger à réparer ainsi

les conséquences d'actes qui ne leur sont pas imputables en dehors d'une loi qui mettrait à leur charge la totalité du risque automobile ? Aucun avantage n'existe en faveur de l'automobiliste qui contribue au fonds ; dans le cas où une condamnation dépasserait la somme assurée, et que le fonds de garantie assume le paiement du surplus, il se voit exposé au recours que le fonds a contre lui.

Si la proposition de M. Largier est adoptée, et que le fonds doive intervenir et garantir les dommages causés aux victimes d'accidents anonymes, il se pose de nouvelles questions.

Comment la victime d'un semblable accident fera-t-elle fixer les droits qu'elle a à indemnité ? Il faut supposer toute une procédure qui, pour éviter les fraudes devra être bien compliquée. Comment prouver que les dommages causés à un requérant proviennent bien d'un accident d'automobile, et en admettant même cette preuve acquise, comment fixera-t-on l'étendue du dommage en l'absence d'un débat contradictoire, alors surtout qu'il est à prévoir une exagération des exigences des victimes ?

Ces quelques observations montrent que la création d'un fonds de garantie ne peut constituer une solution du risque automobile.

Le fonds de garantie est présenté comme une mesure de solvabilité. En réalité, elle dépasse son but. *C'est une loi mettant à la charge des automobilistes le risque automobile ; mais elle le fait par un procédé inadéquat.*

On plaide pour le fonds de garantie la parenté

avec celui existant en matière d'accidents du travail. Nous avons vu que ce n'est qu'une pâle ressemblance. On veut faire du fonds de garantie un doublet de l'assurance. Mais pourquoi ce double procédé de réparation collective ?

Si l'on met à la charge des automobilistes le risque automobile, pourquoi ne pas utiliser uniquement le plus important des procédés, l'assurance, dont l'objet propre est de grouper des personnes ayant à leur charge le même risque ?

CHAPITRE II

SECTION I

Propositions d'assurance obligatoire de responsabilité

Une deuxième formule a été proposée, l'assurance obligatoire. Le Conseil Municipal de Paris émettait le 30 décembre 1921 un vœu tendant à ce que fut imposé aux propriétaires de véhicules automobiles, l'obligation de s'assurer contre les accidents causés aux tiers (1). Ce vœu était transformé en proposition de loi par MM. Lagarde, Cordelle, Bataille, Dussaud, le 15 mars 1922 (2).

L'assurance obligatoire fait encore l'objet d'une proposition présentée par M. Humbert Richard, le 5 décembre 1922 (3).

Au Sénat, une proposition de M. Charpentier, le 27 novembre 1924 (4).

Enfin, une proposition à la Chambre des Députés présentée par M. René Coty le 22 Octobre 1929 (5).

(1) J. Tardieu, Bull. Ch. Commerce de Paris, 1922, page 934.

(2) Ch. des députés. Doc. Parl., 15 mars 1922.

(3) Ch. des députés, Doc. Parl., N° 5.198, 5 déc. 1922.

(4) Sénat. Doc. Parl., N° 674, 27 nov. 1924.

(5) Ch. des députés. Doc. Parl., 22 oct. 1929.

Pour des raisons diverses, ces propositions ne sont pas venues en discussion. Nous n'entrerons pas dans leur étude ; nous les retrouverons dans les pages qui suivent pour les dispositions originales qu'elles contiennent. Il suffit d'énoncer le principe qui fait leur fond.

Se fondant sur la gravité des conséquences de la circulation automobile et sur les circonstances de fait qui font que, par l'absence d'une police d'assurance responsabilité, et l'insolvabilité de l'auteur d'un accident, certaines victimes ne reçoivent pas l'indemnité qui leur est due, les propositions tendent à contraindre tous les propriétaires d'automobile à souscrire une police d'assurance responsabilité.

Cette obligation est présentée comme une mesure de bonne réglementation, nécessitée par les conditions particulièrement dangereuses de la circulation, analogue aux mesures de police qui imposent aux conducteurs de véhicules certaines conditions pour avoir le droit de circuler, l'obtention d'un permis de conduire, par exemple.

Les mêmes motifs ont déterminé le Préfet de Police de Paris de prendre un arrêté en date du 17 mai 1930, par lequel il prescrit aux propriétaires et loueurs de voitures publiques, ainsi qu'à tout entrepreneur ou concessionnaire d'un service permanent ou occasionnel de voitures publiques, l'obligation « d'indiquer dans la déclaration prescrite par l'ordonnance de police du 15 mars 1925, comment il garantit, jusqu'à concurrence de 200.000 francs, soit par une compagnie d'assurance, soit par sa propre

société justifiant de réserves réalisables suffisantes, les droits des tiers qui seraient victimes d'accidents provoqués par l'usage des véhicules qu'il se propose de mettre en circulation ». La mise en circulation de toute voiture publique pour laquelle la déclaration prévue n'a pas été faite est interdite. La déclaration doit être renouvelée tous les ans à la date d'échéance de la police d'assurance ou pendant le courant de janvier, si la garantie consiste en réserves.

Certes, le Préfet de Police a le devoir et le pouvoir d'édicter telle ou telle mesure dans l'intérêt général de la circulation ; il peut prendre des mesures destinées à faire diminuer le nombre des accidents et aussi d'en réduire les effets dommageables.

Mais l'effet pratique d'une telle mesure ne peut être que restreint, et limité aux seules voitures publiques. De même, les propositions énumérées plus haut ne peuvent être des solutions au risque automobile. En effet, la police que les automobilistes seraient obligés de souscrire, est une police d'assurance responsabilité. Or, nous avons indiqué déjà que l'assurance de responsabilité ne rend pas certaine l'indemnisation. Des déchéances peuvent intervenir et rendre inefficace le recours contre l'assureur ; d'autre part, lorsque la personne responsable de l'accident n'est pas l'assuré, la garde du véhicule ayant été transmise à un tiers qui a causé l'accident, l'indemnisation dépend uniquement de la solvabilité du responsable.

Une simple généralisation de l'assurance de responsabilité peut être conçue comme une mesure de

police ; son résultat sera de porter à 100 % la proportion actuelle de 95 % d'automobilistes assurés. Mais elle ne peut constituer une solution du risque automobile tant que le législateur n'interviendra pas pour réglementer les clauses de la police et la nature de l'assurance. Pour garantir l'indemnisation dans tous les cas, il faut supposer une réglementation de l'obligation de garantie mise à la charge des automobilistes, et un procédé de réparation collective, qui peut être l'assurance, mais qui couvre les dommages dans tous les cas.

Une seule des propositions contient cette idée, celle de M. René Coty. En effet, M. Coty propose la souscription obligatoire d'une police *réelle*, devant jouer quel que soit le conducteur du véhicule et couvrir les dommages causés à toutes personnes, tiers ou occupants de la voiture au moment de l'accident (6). L'article 1 de la proposition oblige les propriétaires ou détenteurs de véhicules de justifier de la conclusion d'un contrat d'assurance « en vue de couvrir la responsabilité civile de tout accident provoqué par l'usage du véhicule, quel qu'en soit le conducteur et quelles que soient les victimes de l'accident ».

Pour rendre la garantie efficace, il est encore proposé (art. 3), de rendre inopposables aux tiers lésés les déchéances ou résiliations qui peuvent être

(6) V., dans le même sens, « Un projet de réforme de l'assurance responsabilité automobile », par M. Michel Lot. « Argus », 22 juin 1930.

encourues ou acceptées par l'assuré, à moins que trente jours ne soient passés après la notification à l'autorité administrative de la suspension ou cessation de l'assurance.

Il y a, dans ces dispositions, une plus grande compréhension du problème que dans les propositions précédentes. La police que l'on fait souscrire au propriétaire d'automobile est conçue d'une manière générale pour couvrir la responsabilité de toute personne conduisant le véhicule. Techniquement, le procédé est possible. Il est même assez fréquemment utilisé par les assureurs dans certains cas particuliers. Habituellement, les polices garantissent le risque recours des tiers, uniquement au profit du souscripteur, pour les dommages dont il peut être rendu responsable. Mais certains propriétaires de véhicules exigent de l'assureur la garantie, non seulement de leur propre responsabilité, mais aussi de celle de tout conducteur de la voiture. Il s'agit, ou bien d'un père de famille dont l'automobile est surtout conduite par ses enfants majeurs et dont il n'est pas responsable, mais qui supportera en fin de compte les condamnations pécuniaires prononcées contre ses enfants ; ou bien un garagiste ou un loueur de voitures qui, pour avantager ses clients, entend leur donner la garantie qu'en aucun cas ils n'auront à supporter les conséquences pécuniaires des accidents qu'ils peuvent causer en conduisant la voiture louée.

C'est ainsi que la police de l'*Urbaine et Seine* contient cette clause: « La Compagnie assure... la

responsabilité civile, que peut légalement encourir l'assuré ou tout conducteur autorisé par lui, à raison des accidents corporels. » Un grand nombre de Compagnies ont suivi cet exemple en insérant une clause par laquelle « la garantie du contrat s'applique à la responsabilité civile, non seulement du souscripteur lui-même, mais de tout conducteur du véhicule » (7).

Ces polices sont souscrites à des conditions particulières et il est perçu un supplément de prime peu considérable qui tient à ce que les risques sont augmentés, et que la considération de la personne assurée n'entre plus en ligne de compte.

Quelle est la nature de cette clause ? Nous sommes sans aucun doute possible en présence d'une assurance pour compte provenant d'une stipulation pour autrui expresse que le souscripteur fait au profit de toute personne qui conduira la voiture de son consentement » (8). En effet l'assureur s'engage à garantir la responsabilité du conducteur quel que soit ce conducteur.

La loi anglaise d'assurance obligatoire adopte ce système puisque le propriétaire de l'automobile est obligé de souscrire une police garantissant sa responsabilité, ainsi que celle de toutes personnes auxquelles il a permis de conduire sa voiture.

(7) Notamment : L'Aigle, le Soleil, la Prévoyance ? La Concorde, etc.

(8) H. Montcharmont. « L'assurance pour compte en matière terrestre », Thèse, Paris 1930, page 122.

SECTION II

Ce n'est pourtant pas cette formule d'assurance qu'il conviendrait d'adopter. Si une obligation de garantie est mise à la charge des automobilistes, l'assurance de responsabilité ne correspond plus à la nature exacte du risque automobile.

En effet quel est le problème ? Il s'agit de garantir les créances des victimes d'accident, du moins dans une certaine mesure ; ce qui importe c'est que les dommages soient réparés. Si l'on a recours à l'assurance, il faut encore choisir parmi les nombreuses combinaisons dont elle dispose, celle qui convient le mieux au risque à couvrir. Il n'y a pas de raison d'utiliser l'assurance de responsabilité, dont l'objet est non de couvrir un dommage, mais de garantir une personne contre les risques d'un recours des tiers. Dès lors, la formule que l'on doit adopter se rapproche plus de l'assurance directe ou de réparation. Quel intérêt peut avoir pour la réparation des dommages l'assurance de responsabilité que contracte l'automobiliste ? Tant que l'indemnisation dépend de cette assurance libre, comme par le présent, il peut sembler logique de croire que la généralisation de cette assurance améliorerait la question ; de même si on a en vue qu'une simple mesure de solvabilité, comme l'a fait la loi anglaise, l'assurance obligatoire de responsabilité peut s'admettre. Mais lorsque

le but du législateur est de garantir les dommages causés par les automobiles, il convient d'abandonner cette formule, et de laisser libre l'assurance de responsabilité. Le propriétaire d'un véhicule peut prendre s'il le veut cette mesure de prudence, mais l'indemnisation ne doit pas dépendre de son initiative ; l'assurance de responsabilité a ses règles propres et un caractère déterminé qu'il ne faut pas déformer ainsi que l'a fait la jurisprudence pour en faire découler des effets que certainement les contractants n'ont pas eu en vue.

Nous proposerons donc une formule d'assurance qui corresponde à l'obligation de garantie mise à la charge des automobilistes et qui peut s'énoncer comme il suit :

Tous les propriétaires de véhicules à moteur soumis à l'enregistrement, sont tenus de souscrire un contrat d'assurance, par lequel l'assureur s'engage, en échange d'une prime, à garantir, dans les limites d'un montant déterminé, la réparation des dommages à laquelle peut avoir droit une personne, à la suite d'un accident causé par la circulation du véhicule assuré.

Ce n'est plus une assurance de responsabilité, mais une assurance directe au profit de tierces personnes, qui joue quelle que soit la personne responsable de l'accident (9), propriétaire, préposé, ami, ou

(1) Il y a une certaine analogie entre la formule proposée, et l'assurance de réparation que contractaient les chefs d'entreprise avant la loi du 9 avril 1898, par laquelle ils stipulaient le paiement d'une indemnité au profit des ouvriers victimes d'accidents, abstraction faite de la cause du sinistre.

même voleur de la voiture. Dans l'assurance de responsabilité, seul le recours contre l'assuré donnait droit au bénéfice de l'assurance ; par cette formule la police joue du moment qu'un recours en raison d'un accident existe, sans que la personne contre laquelle le recours est dirigé importe. L'obligation de l'assureur naît à ce moment ; seul le montant de l'indemnité reste en suspens jusqu'à sa détermination judiciaire.

Cette police s'analyse comme une stipulation pour autrui au profit de la victime d'un accident. Les droits des victimes naissent au moment de la stipulation, le fait que les bénéficiaires ne sont pas connus à ce moment, n'importe pas. Il suffit en effet, pour qu'une obligation prenne naissance qu'il y ait dans l'acte juridique qui l'a créée les éléments d'une détermination ultérieure du créancier, indépendante de la volonté du débiteur (10).

Les obligations naissant du contrat d'assurance incombent au souscripteur, conformément au caractère de stipulation pour autrui du contrat. La jurisprudence a admis, en raison de l'indétermination du bénéficiaire, que seul le souscripteur de la police est tenu vis-à-vis de l'assureur. « Le fait que l'obligation du promettant doit être exécutée entre les mains du tiers, ne change rien aux effets qui dérivent ordinairement de l'assurance, entre l'assureur et l'assu-

(10) Colin et Capitant. Cours élémentaire de droit civil français. Tome II, page 333.

ré » (11). Cette solution est logique, étant donné que l'assureur ne connaît que le souscripteur de la police, son seul débiteur. La loi du 13 juillet la consacre : « Le souscripteur d'une assurance pour le compte de qui il appartiendra, sera seul tenu du paiement de la prime envers l'assureur » (art. 6, al. 4).

*
* *

§ 1. — La formule que nous proposons réalise pratiquement l'objet que poursuit la jurisprudence en modifiant les effets de l'assurance de responsabilité au point de la considérer comme une assurance au profit de la victime. Mais la réforme n'est pas complète.

Pour que le droit de la victime puisse se réaliser, dans une assurance pour compte, il faut encore que le contrat soit valable, et qu'aucune déchéance n'ait été encourue par l'assuré au moment du sinistre. L'obligation de l'assureur naît à la formation du contrat mais son engagement dépend du contrat lui-même ; c'est ce contrat qui en détermine la nature et la validité (12). L'assureur peut donc opposer à la victime tous les moyens de défense résultant du contrat, causes de nullité, et les déchéances résultant de l'inexécution des obligations de l'assuré.

(11) Champeau. La stipulation pour autrui en droit français. Thèse, Paris 1893, page 128. V. aussi Montcharmont, op. cit., p. 146 et suiv.

(12) Colin et Capitant, op. cit., page 329.

Ces conditions doivent être modifiées. Le législateur a le pouvoir, comme il l'a fait pour les polices d'assurance responsabilité patronale, de déclarer les déchéances inopposables aux victimes d'accidents créanciers d'indemnité. Il faut que la réparation des dommages se fasse avec certitude ; le droit de la victime ne doit pas dépendre d'un fait du souscripteur. Il faudra donc que la police contienne obligatoirement une clause par laquelle l'assureur s'engage à ne pas opposer au créancier d'indemnité d'autre exception que celle tenant au fait du créancier lui-même, la négligence d'avertir l'assureur de l'instance engagée par exemple.

§ 2. — Mais si une semblable mesure est adoptée, et que l'assuré ne respecte pas ses obligations, l'assureur doit pouvoir résilier ou suspendre le contrat. La loi du 13 juillet 1930 prévoit, comme nous le verrons dans quelles conditions il peut le faire. Toutefois il importe pour que l'assurance obligatoire donne des résultats efficaces qu'un véhicule ne puisse plus circuler, et donc faire courir le risque d'un dommage, au moment où la police d'assurance n'est plus en vigueur.

Les lois étrangères d'assurance obligatoire contiennent toutes des dispositions dont l'effet est de ne décharger l'assureur de ses obligations qu'en de certaines conditions.

Ainsi, la loi suisse du 10 février 1926 (13) pres-

(13) On se rappelle que cette loi n'est pas entrée en application.

crivait à l'assureur d'aviser l'autorité cantonale de toute suspension ou cessation de l'assurance. La suspension ou cessation ne déployait ses effets qu'au plus tard 10 jours après réception de l'avis (Art. 42). Qu'un sinistre survienne après la suspension ou la cessation du contrat, mais avant que l'avis prévu à l'article 42 ait été donné à l'autorité cantonale, ou que le délai de dix jours ne fut pas expiré l'assuré demeure au bénéfice du contrat. « C'est une incontestable aggravation des obligations de l'assureur, mais on doit admettre, écrit M. Bourgknecht, (14) que le législateur est libre de soumettre à des conditions particulières la cessation de ses obligations et de prescrire qu'elle n'est pas encourue par la seule suspension ou cessation du contrat qui leur avait donné naissance ».

La loi danoise entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1919 contient une disposition semblable. Si la compagnie veut résilier le contrat pour un motif quelconque, elle doit en avertir l'assuré 14 jours au moins avant la résiliation; elle est liée par le contrat pendant 15 jours encore après la résiliation. La Compagnie doit de même aviser la police du district ou la voiture a été enregistrée; et elle est tenue de ses obligations pendant 15 jours après cet avis.

L'absence d'avis aux autorités a pour conséquence de ne point décharger la compagnie à l'égard des créanciers de l'indemnité.

(14) Jean Bourgknecht. Thèse précitée, page 135.

La loi suédoise prévoit de même que l'assureur tenu à indemnité à l'égard de la victime de tout accident survenu pendant les trente jours qui suivent la notification aux autorités de la dénonciation ou résiliation du contrat d'assurance.

Le rôle de l'avis aux autorités est de permettre à celles-ci de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher la circulation des automobiles dont l'assurance a été résiliée ou suspendue.

La loi anglaise se contente de décider que les déchéances encourues après l'arrivée du sinistre ne sont pas opposables au créancier de l'indemnité. Mais elle frappe de peines très sévères les automobilistes qui continuent à circuler malgré la résiliation de leur police. Ces peines, nous l'avons vu, peuvent aller jusqu'à trois mois de prison, et le retrait du permis de conduire pendant un an.

Les législations précitées aggravent considérablement les charges des Compagnies ; mais il est possible de réduire la période de garantie supplémentaire, l'assureur étant en droit de donner son avis avant que la cessation du contrat soit intervenue, et faire coïncider cette date, ou tout du moins la rapprocher de la date de cessation de ses obligations.

Nous croyons qu'une disposition semblable doit être adoptée. La proposition de M. R. Coty contenait cette idée ; « La cessation ou la suspension de l'assurance ne produira effet à l'encontre des tiers que trente jours après la notification qui en aura été faite par l'assureur à l'autorité administrative compétente ». (Art. 4) Jusqu'alors l'assureur ne peut oppo-

ser aux tiers lésés les déchéances pouvant être encourues ou acceptées par l'assuré.

Toutefois ce terme est trop grand ; vingt jours suffiraient aux autorités pour retrouver l'automobiliste dont la police va être suspendue ou résiliée, et lui retirer le permis de circulation. De plus, le terme de vingt jours a l'avantage de coïncider avec le délai que l'art 16 de la loi du 13 juillet 1930 fixe, entre la mise en demeure de l'assuré pour non paiement de la prime, (cause de suspension de beaucoup la plus fréquente), et la suspension du contrat.

CHAPITRE III

EFFETS DE LA POLICE A L'ÉGARD DE L'ASSURÉ

Le propriétaire de l'automobile est obligé de souscrire la police d'assurance des dommages causés aux tiers, et de la maintenir en vigueur. Par là il satisfait à l'obligation de garantie mise à sa charge, car la police couvre le dommage même si sa responsabilité n'est pas engagée. Au cas cependant où le souscripteur est déclaré responsable de l'accident, et c'est la majorité des cas, l'assurance directe qu'il a contractée au profit des tiers lésés équivaut pour lui à une assurance de responsabilité; la victime ne peut plus le poursuivre pour le montant de l'indemnité touchée de l'assureur. Si la condamnation qui le frappe excède la somme assurée, il devra payer de ses deniers le surplus, à moins qu'il n'ait stipulé de l'assureur la garantie de sa responsabilité pour une somme plus grande que celle prévue par la loi.

La police souscrite a donc un double caractère. La garantie, premièrement, et nonobstant toute déchéance, des créances de dommages et la garantie subsidiaire et indirecte de la responsabilité du sous-

crip̄teur lorsqu'elle est engagée en raison d'un accident. Mais alors que pour le premier caractère, l'intérêt des victimes exigeait la mesure exceptionnelle de l'opposabilité des déchéances, il n'en est plus de même en ce qui concerne le caractère d'assurance de responsabilité. Il n'y a plus de raison de modifier le droit commun en cas d'inexécution des obligations qui lui sont imposées, sous peine de déchéance et de recours de l'assureur pour toutes les sommes déboursées par lui en vertu du contrat dont la validité a cessé à son égard. Dans l'assurance de responsabilité actuelle, l'assuré qui encourt une déchéance, s'expose à supporter sur ses propres deniers les condamnations prononcées contre lui ; par cette nouvelle police, il devra supporter le recours de l'assureur pour les sommes payées. Pour l'assuré le résultat est le même, la victime gagne pourtant à ne plus souffrir l'aléa de l'insolvabilité de l'automobiliste qui est assumé par l'assureur.

SECTION I

Les obligations que la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance impose à l'assuré, sont les suivantes :

Avant le sinistre l'assuré doit :

Faire connaître à l'assureur l'étendue exacte du risque ;

Déclarer toute aggravation subséquente du risque ;

Payer régulièrement les primes.

Après le sinistre :

Donner avis à l'assureur de l'arrivée du sinistre.

Nous allons voir dans quelles conditions et sous quelles sanctions il doit satisfaire à ces obligations.

§ 1. — L'assuré doit déclarer exactement lors de la conclusion du contrat les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend à sa charge. Les Compagnies utilisent parfois un questionnaire, la loi ne l'interdit pas ; dans la majorité des cas la police est établie d'après les déclarations spontanées de l'assuré. En tout cas les principales déclarations exigées portent sur la force en chevaux du véhicule, la marque et le type de la voiture, sur la destination et l'usage que l'assuré compte en faire.

La sanction de toute réticence ou fausse déclaration était jusqu'à la loi du 1^{er} juillet 1930, la nullité du contrat, par application de l'art. 348 du code commercial. Les polices stipulaient toutes la déchéance en cas de fausse déclaration. La loi de 1930 fait une distinction selon que l'assuré a été de bonne ou mauvaise foi. L'Art. 21 dit : « indépendamment des causes ordinaires de nullité, ...le contrat d'assurance est nul en cas de réticence ou de fausse déclaration *intentionnelle* de la part de l'assuré... ». Mais c'est à l'assureur de prouver la mauvaise foi de l'assuré conformément à l'article 1116, 2^e alinéa C. Civ. d'après lequel, « le dol est une cause de nullité de la convention lorsque les manœuvres pratiquées par l'une des parties sont telles qu'il est évident que sans ces manœuvres l'au-

tre partie n'aurait pas contracté. Il ne se présume pas et doit être prouvé ».

Le contrat est nul quand même le risque omis ou dénaturé par l'assuré a été sans influence sur le sinistre ; car la seule chose à considérer est l'erreur que le dol a provoqué chez l'assureur au moment de la conclusion du contrat, (1) erreur portant sur l'appréciation du risque. La nullité résultant de la fausse déclaration intentionnelle est totale et vicie le contrat en entier ; elle en détruit les effets non seulement pour l'avenir mais aussi pour le passé. Il y aura donc lieu à restitution des sommes touchées par les parties. L'assureur peut même demander des dommages intérêts si la nullité du contrat est imputable à l'assuré.

Lorsque la mauvaise foi de l'assuré ne peut être prouvée, l'omission ou la déclaration inexacte de la part de l'assuré, n'entraîne pas la nullité de l'assurance, mais donne droit à l'assureur à s'en prévaloir. « Si elle, (l'omission ou la fausse déclaration), est constatée avant tout sinistre, l'assureur a le droit soit de maintenir le contrat moyennant une augmentation de prime acceptée par l'assuré, soit de résilier le contrat dix jours après notification adressée à l'assuré par lettre recommandée, en restituant la portion de la prime payée pour le temps où l'assurance ne court plus. Dans le cas où la constatation n'a lieu qu'après un sinistre l'indemnité est réduite en pro-

(1) Capitant. *Revue Générale des Assurances terrestres* », page 760. « La loi du 13 juillet 1930 ».

portion au taux des primes qui auraient été dues si les risques avaient été complètement et exactement déclarés. » (art. 22).

§ 2. — La loi de 1930 a apporté une importante et équitable réforme en faisant cette distinction fondée sur la mauvaise foi en matière de fausse déclaration ou omission. Il y aurait encore quelques modifications à faire sur la manière dont les compagnies contrôlent les déclarations qui leur sont faites, afin de réduire au minimum les causes de nullité. Il ne faut pas que la validité du contrat soit à la merci d'une erreur.

Les déclarations que l'assuré fait sur l'étendue du risque sont de deux sortes : déclarations se rapportant au véhicule et déclarations tenant à l'utilisation du véhicule par l'assuré. Les premières sont bien déterminées, stables et facilement contrôlables. Marque et type de la voiture, force en chevaux, voilà les caractéristiques principales que l'assureur a en vue pour le calcul de la prime (2). L'assureur exige

(2) D'après le tarif pour 1930 de la Compagnie Le Phénix, la prime a pour base la force et le type du véhicule, quels que soient son âge et l'impôt qui le frappe.

Force en chevaux. — La force déclarée par le proposant doit être rigoureusement conforme à la force mentionnée sur la carte grise afférente à la voiture à assurer. Cette déclaration est faite aux risques et périls du proposant qui s'expose ainsi aux sanctions prévues par la police dans le cas où la voiture serait assurée pour une force inférieure à celle mentionnée sur la carte grise.

Type. — Toute proposition d'assurance doit contenir une déclaration expresse de l'assuré, à reproduire dans la police et indiquant s'il s'agit ou non d'une voiture ou motocyclette du

que la force en C.V. soit la même que celle inscrite sur le permis de circulation. Mais il n'est pas exigé de l'assuré la preuve que sa déclaration est conforme à la vérité ; celui-ci s'expose à la nullité du contrat. Or il serait bien simple d'éviter des fausses déclarations intentionnelles ou pas, si l'assureur ne se contenterait pas d'exiger une déclaration exacte, mais prendrait le soin de la contrôler. La preuve se ferait pour les voitures en circulation par la présentation du permis de circulation, et pour les voitures neuves par un certificat (qui peut être une facture même) émanant du constructeur, et qui mentionne la force et le type de la voiture. Il devra être fait mention sur la police du contrôle des déclarations. L'avantage de ce système est de réduire ou même de supprimer les fausses déclarations et d'autre part de faciliter la preuve du dol au cas où il a lieu. D'après la loi de 1930, c'est l'assureur qui doit prouver que la fausse déclaration ou la réticence est intentionnelle. Cette preuve peut se faire par tous les moyens, mais n'offre pas moins de sérieuses difficultés. Quand pourra-t-on dire qu'il y a eu intention dolosive et non pas erreur ? Avec l'obligation de présenter à l'assureur la preuve des déclarations, les chances d'erreur sont diminuées, sinon totalement supprimées. D'autre part la détermination du dol prend une forme plus objective, trouve un point de repère. L'emploi d'un faux document pour faire naître l'erreur dans l'es-

Type Sport, c'est-à-dire indiqué comme telle au catalogue du constructeur.

prit de l'assureur constitue un dol dont la preuve est plus facile que de celui résultant d'une simple déclaration.

§ 3. — Une deuxième série de déclarations est généralement exigée à l'assuré ; celles tenant au genre d'utilisation du véhicule. Les primes varient suivant la classe à laquelle appartient le véhicule. Les tarifs contiennent quatre classes :

Un premier tarif A, s'applique aux voitures utilisées même occasionnellement pour l'exercice d'une profession, c'est-à-dire des voitures qui ne servent pas exclusivement à des promenades.

Le tarif B s'applique aux voitures servant exclusivement à des promenades d'agrément, et aux voitures d'exploitants agricoles.

Le tarif C s'applique aux voitures de commerce servant au transport de produits ou de marchandises appartenant à l'assuré.

Le tarif D est celui des voitures de camionnage ou de déménagements servant au transport d'objets appartenant à des tiers.

Cette tarification est bien compliquée et les multiples distinctions qui y sont faites ne correspondent à aucune différence réelle du risque. Ce qui constitue surtout le danger des automobiles c'est leur masse leur poids et leur vitesse. La seule tarification possible et raisonnable est celle fondée sur les caractéristiques réelles du véhicule et sur ses possibilités d'utilisation : il est par exemple parfaitement admissible de distinguer un camion de transport d'une tor-

pedo, et d'appliquer des primes différentes. Mais taxer différemment le même véhicule selon qu'il est utilisé uniquement pour des promenades ou des affaires il semble moins important. Une simplification des tarifs est nécessaire, surtout dans un système où l'assurance doit jouer dans tous les cas, quel que soit le conducteur du véhicule. Les causes de déchéances doivent être réduites le plus possibles.

§ 4. — L'assuré est obligé de déclarer à l'assureur les circonstances spécifiées dans la police qui ont pour conséquence d'aggraver les risques de telle façon, que si l'assureur les avait connues, il n'aurait pas contracté, ou ne l'aurait fait que moyennant une prime plus élevée. En matière d'assurance automobile les aggravations proviennent surtout du fait de l'assuré ; l'adaptation d'une remorque par exemple, qui aurait entraîné, si l'assureur l'avait connue une augmentation de la prime de 10 % à 15 %. La loi de 1930 oblige en ce cas l'assuré, à faire une déclaration préalable à l'assureur par lettre recommandée. Si les risques sont aggravés par un fait autre que celui de l'assuré, la déclaration doit être faite dans un délai de huit jours à partir du moment où il a eu connaissance de l'aggravation. L'assureur a la faculté dans l'un et l'autre cas, soit de résilier le contrat, soit de proposer un nouveau taux de prime. Si l'assuré n'accepte pas ce nouveau taux, la police est résiliée et l'assureur dans le cas d'une aggravation par le fait de l'assuré, conserve le droit de réclamer une indemnité devant les tribunaux. Toutefois l'assureur

ne peut plus se prévaloir de l'aggravation des risques, quand après en avoir été informé de quelque manière que ce soit, il a manifesté son consentement au maintien de l'assurance, spécialement en continuant à recevoir les primes ou en payant après un sinistre une indemnité.

La loi de 1930 ne dit pas quelle est la sanction de la non déclaration de l'aggravation des risques. Il faut appliquer par analogie l'article 22 (3). Si donc la mauvaise foi de l'assuré ne sera pas établie, l'omission de déclaration n'entraînera pas la nullité de l'assurance. Si l'aggravation est constatée avant tout sinistre l'assureur a le droit soit de maintenir le contrat, soit de le résilier dix jours après notification adressée à l'assuré par lettre recommandée en restituant la portion de prime payée pour le temps où l'assurance ne court plus. Si l'aggravation est constatée après l'arrivée du sinistre, ce qui est le cas le plus fréquent en notre matière, l'indemnité est réduite en proportion du taux des primes payées par rapport aux primes qui auraient été dues si les risques avaient été exactement déclarés. L'assureur pourra en outre, lorsque la mauvaise foi de l'assuré sera prouvée, réclamer des dommages-intérêts.

Obligation de payer les primes

§ 5) C'est la principale obligation de l'assuré.

(3) Capitant, op. cit., page 762.

Les polices stipulent toujours que la prime doit être payée d'avance. Quelles sont les sanctions du défaut de paiement des primes suivantes ? La question est d'importance pour tout système d'assurance obligatoire, qui requiert des automobilistes la présentation d'une police d'assurance pour l'obtention du permis de circulation. Des fraudes sont possibles et même probables. Aux Massachussetts bon nombre d'automobilistes en possession du permis de circulation ont négligé de payer les primes suivantes.

En aucun cas, d'abord, le défaut de paiement ne peut entraîner la résiliation de plein droit et sans mise en demeure (4). A défaut de paiement à l'échéance d'une des primes, l'effet de l'assurance ne peut être suspendu que vingt jours après la mise en demeure de l'assuré, par lettre recommandée adressée à l'assuré ou à la personne chargée du paiement des primes, et devant indiquer expressément qu'elle est envoyée à titre de mise en demeure, rappeler la date de l'échéance et reproduire le texte de l'art. 16, 2° alinéa. Les vingt jours écoulés, le contrat est suspendu et, pendant tout le temps qu'il le reste, l'assuré perd le droit au paiement de l'indemnité. Dix jours après l'expiration des vingt premiers jours, l'assureur peut demander la résiliation du contrat par simple lettre recommandée, ou, s'il le préfère, en poursuivre l'exécution en justice.

(5) Capitant op. cit., page 758.

SECTION II

Obligations de l'assuré après l'arrivée du sinistre

§ 1) D'après la loi du 13 juillet 1930, l'assuré doit donner avis à l'assureur de l'arrivée du sinistre, dans un délai de cinq jours, à partir du moment où il en a eu connaissance. La loi ne prévoit pas de sanction au manquement à cette obligation, mais les polices stipulent la déchéance de tous droits contre la Compagnie ; la déchéance ne peut être pourtant opposée à l'assuré s'il prouve qu'un cas fortuit ou une force majeure l'a mis dans l'impossibilité de faire sa déclaration dans les délais prévus.

Dans notre système, l'avis du sinistre sera donné deux fois. Une première fois par la victime d'un accident, qui, pour avoir droit à l'indemnité stipulée à son profit, doit mettre en cause l'assureur, lorsqu'elle exerce son recours ; une deuxième fois par l'assuré, pour bénéficier de l'assurance de responsabilité qui est attachée à la police obligatoire. Il y a là un dédoublement conforme à l'évolution de la jurisprudence.

Déjà, la Cour de Cassation avait admis que la victime peut donner avis à l'assureur de l'arrivée du sinistre si l'assuré néglige de le faire. « Attendu, dit l'arrêt du 30 novembre 1926 (5), que la victime d'un accident est fondée à procéder de sa propre initia-

(5) Cassation, req. 30 Nov. 1926. D.P. 1928.1.49, note de M. Josserand.

tive à la déclaration réglementaire, en temps utile et auprès de l'assureur, afin d'échapper à la déchéance prévue par la police, en vertu de son droit de gage général résultant de l'article 2.092 du Code Civil (acte conservatoire) et vertu de l'article 1166 du Code Civil (action oblique) ».

§ 2. — Les polices stipulent encore que l'assuré doit sous peine de déchéance, transmettre à l'assureur dès leur réception tous les actes judiciaires ou extra judiciaires qui lui auront été signifiés ainsi que tout avis, convocation ou autres documents relatifs à l'accident. Cette clause n'est pas prohibée par la loi de 1930. Seules sont déclarées nulles toutes clauses frappant de déchéance l'assuré à raison d'un retard apporté par lui à la déclaration du sinistre aux autorités; ce retard donne droit cependant à l'assureur d'exiger des dommages intérêts pour le préjudice que le retard lui a causé. (art. 24).

§ 3. — L'assureur peut stipuler que l'assuré n'a pas le droit de se reconnaître responsable de l'accident, ainsi que de transiger avec la victime. La loi de 1930 rend valable cette clause sur la valeur de laquelle la jurisprudence était partagée. Il est en effet de l'intérêt de l'assureur d'intervenir au règlement du sinistre pour sauvegarder ses droits de toute collusion de l'assuré avec la victime. Toutefois l'article 52 prévoit que l'aveu de la matérialité des faits ne peut être assimilé à la reconnaissance de responsabilité.

SECTION 3

§ 1. — Quelles sont les personnes qui peuvent se prévaloir du contrat ? La question ne se pose pas pour les victimes qui n'avaient aucun rapport contractuel avec le conducteur du véhicule, c'est-à-dire pour les tiers proprement dits. Il s'agit de savoir si les personnes transportées à titre gratuit ou à titre onéreux ainsi que les parents de la personne responsable d'un accident, vont pouvoir bénéficier de l'assurance.

Le projet et la proposition de fonds de garantie excluaient les créances en indemnité des personnes transportées, puisque seules les créances des *tiers* étaient protégées. Il y a là croyons-nous, une mesure injuste. Pourquoi une personne serait-elle protégée si elle était blessée par la voie, et à la merci de la solvabilité de l'automobiliste alors qu'elle avait pris place dans la voiture. Du moment qu'une créance en indemnité lui est reconnue, elle doit bénéficier de l'assurance ; il est presque inutile de le spécifier.

Mais si la victime est un parent ou allié de l'assuré ? Les polices d'assurance de responsabilité contiennent actuellement une clause par laquelle ne sont pas considérées comme tierces personnes, et donc exclues de l'assurance, le conjoint, les ascendants et leurs alliés, les frères et sœurs de l'assuré ; cette ex-

clusion s'explique par le danger que court l'assureur d'être lésé par une collusion trop facile entre les personnes énumérées et l'assuré.

Nous croyons aussi, que pour éviter des fraudes, il serait nécessaire d'exclure ces personnes de la garantie à moins d'acceptation expresse de l'assureur.

La police devra-t-elle garantir tous les dommages, tant matériels que corporels ?

Le projet de fonds de garantie limite la protection du fonds aux créances de dommages corporels ou aux personnes, à fin de réduire les charges que le fonds aurait à supporter. Mais une distinction se serait difficile à faire. Nous croyons que la garantie doit porter sur les deux espèces de risques ; les Compagnies établissent d'ailleurs leurs primes sans faire de distinction.

§ 2. — La loi devra également fixer le montant de la garantie. L'obligation de l'automobiliste de garantir des créances dont il n'est pas toujours le débiteur doit être forcément limitée. Le chiffre de deux cents mille francs peut être proposé. Si une condamnation dépassant cette somme est prononcée, le créancier d'indemnité agit pour le surplus contre l'auteur responsable de l'accident ; il risque l'insolvabilité de ce dernier, mais du moins une partie du dommage a été réparé. Nous reviendrons sur la question de la limite de garantie. En tout cas, tant que l'obligation de garantie des dommages ne sera pas

fixée définitivement et limitativement par le législateur, le propriétaire d'automobile a intérêt à se faire garantir la responsabilité pour une somme plus grande que 200.000 fr. pour 300.000 fr. ou même 400.000 frs.

CHAPITRE IV

LES ACCIDENTS ANONYMES

Tant que le véhicule ayant causé un accident est connu, et par conséquent son assureur, la victime bénéficie de l'assurance contractée à son profit : une indemnisation au moins partielle lui est garantie. Mais que décider si l'auteur de l'accident a pris la fuite et n'a pu être identifié par la suite ?

Le projet de la Société d'Etudes législatives avait admis en 1907, le recours des victimes d'accident anonymes contre le fonds de garantie qu'il créait. Le contre-projet Largier, accorde le même droit à la victime. Cependant nous avons montré que l'admission d'un recours doit être entourée de précautions destinées à empêcher les fraudes trop faciles en cette matière. La victime peut simuler un dommage, ou bien l'attribuer à un accident d'automobile alors qu'il a une autre cause (1). D'autre part la victime d'un accident anonyme se trouverait favorisée par rapport aux autres ; la victime a en effet intérêt de ne trouver personne comme contradicteur, et voir ainsi ses

(1) Voir Dupuich. *Revue politique et parlementaire*, févr. 1908, p. 311.

dommages réparés sans contrôle, et sans que puissent être relevées les différentes circonstances de l'accident qui auraient pu justifier une réduction de l'indemnité.

Le fonds de garantie ne pourrait jamais se défendre contre les prétentions injustifiées des victimes faute de connaître les circonstances de l'accident et faute des moyens matériels de les connaître. Son intervention n'aurait lieu qu'assez longtemps après l'accident; et par quels agents se livrera-t-il à une enquête, recueillera-t-il des témoignages, etc. Il n'est pas excessif d'admettre que 50 % au moins des demandes seront fortement exagérées sinon complètement injustifiées, le reconnaissent eux-mêmes les partisans de l'idée d'un fonds de garantie (2).

Cette question nécessite pourtant une solution; il n'est pas équitable en effet qu'alors qu'un système de réparation des dommages est organisé, une catégorie de victimes voient tout espoir d'indemnisation s'évanouir faute de connaître l'auteur de l'accident. De même, il peut encore arriver, qu'en dépit des sanctions qui frapperont ceux qui continuent à circuler, alors que leur police d'assurance n'est plus en vigueur ou qui échappent au contrôle de la police, un accident advienne. Certes si le responsable est solvable, la victime a des chances d'indemnisation; mais un fraudeur est rarement solvable; et la loi doit garantir la réparation dans tous les cas.

(2) Article précité de M. P. Pannier. Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris, 1930, page 1.697.

Les deux situations sont assimilables. Elles diffèrent cependant, en ce que, dans le premier cas, des accidents anonymes, l'indemnisation doit être à la charge de l'ensemble des automobilistes ; seul le mode de règlement reste à trouver. Dans le deuxième, la réparation doit incomber à l'automobiliste qui en ne maintenant pas effective une police d'assurance a manqué à son devoir d'assumer une quote part du risque automobile ; en conséquence quelque soit le procédé de réparation adopté, un recours doit être réservé contre lui pour les sommes payées.

On a proposé l'intervention d'un fonds de garantie dans les deux cas. A la rigueur, un fonds semblable pourrait être admis, comme une doublure de l'assurance obligatoire seulement, pour indemniser les victimes d'accidents dont les responsables ne sont pas les assurés ; ces cas seraient rares, et n'entraîneraient pas de grosses dépenses. Mais en ce qui concerne les accidents anonymes le fonds serait absolument inefficace.

C'est pourquoi nous pensons que c'est toujours par l'assurance que devra s'effectuer l'indemnisation, l'assurance étant le meilleur procédé technique de réparation collective. Un système analogue à celui employé par la loi suédoise pourrait être introduit. On se rappelle que dans cette législation, si un dommage est causé par un véhicule pour lequel il n'existe pas d'assurance locomotion comme il aurait dû en exister, ou lorsqu'il n'est pas possible d'identifier le véhicule par lequel le dommage a été causé, les Compagnies d'assurances pratiquant l'assurance locomo-

tion sont tenues solidairement à garantie à l'égard de la victime comme s'ils avaient été les assureurs.

La responsabilité pécuniaire ainsi imposée se répartit sur les Compagnies d'assurances au prorata des sommes qu'elles ont chacune encaissées au cours de l'année précédente au titre des primes d'assurance locomotion.

Pourquoi n'utiliserait-on pas un système analogue ? Les Compagnies percevraient un supplément de prime afférent à ce nouveau risque ; la charge ne serait certainement pas trop grande ainsi répartie. Lorsqu'un accident anonyme se produirait, la victime agirait contre une quelconque des Compagnies autorisées à pratiquer l'assurance automobile ; cette Compagnie dont le contentieux et les moyens d'investigation sont puissants, saurait autrement bien défendre sa caisse contre les prétentions exagérées que le fonds de garantie. De même lorsque l'auteur de l'accident est connu mais n'est pas assuré, l'intervention d'une Compagnie évitera des collusions frauduleuses.

Les sommes ainsi payées seraient réparties en fin d'année entre toutes les Compagnies. L'assureur qui aura payé une indemnité à la victime d'un accident causé par un véhicule non assuré, devra être subrogé dans les droits de la victime contre le responsable.

Ainsi pourrait être résolue pratiquement la question des accidents anonymes. Pour éviter les fraudes, il est cependant nécessaire de réduire pour les accidents anonymes, le montant de la garantie, et d'en exclure les dommages aux choses qui peu-

vent être trop facilement maquillés ; les dommages corporels sont plus difficiles à simuler et présentent plus d'intérêt pour justifier une mesure aussi exceptionnelle de garantie. D'autre part, en réduisant proportionnellement l'indemnité, on empêcherait des collusions entre la victime et l'auteur d'un accident qui désirerait passer pour inconnu. Enfin, l'obligation pour la victime d'exercer son recours dans un délai très bref, complèterait de protéger les Compagnies.

CHAPITRE V

DIFFÉRENTES QUESTIONS RELATIVES A L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

SECTION I

Si la loi oblige tous les automobilistes à souscrire une police d'assurance, il se pose plusieurs questions.

§ I. — Comment se fera la preuve que l'automobiliste s'est conformé à la loi ?

On a proposé d'exiger la présentation de la quittance délivrée par l'assureur ou même la présentation de la police. Il serait préférable de créer un certificat analogue à celui prescrit par la loi anglaise, nommé « certificat d'assurance ». Ce certificat devra accompagner la déclaration prévue par l'art. 8 du décret du 10 mars 1899, lors de la délivrance du permis de circulation, et pourra être exigé à tout instant par les autorités de police ; sa validité sera également contrôlée lors du paiement trimestriel des taxes de circulation.

Des sanctions doivent être prévues pour l'inobservation de ces dispositions. La proposition de M. R. Coty prescrivait une amende de 16 à 1.000 francs à l'égard de ceux qui avaient mis en circulation sur la voie publique un véhicule automobile sans avoir souscrit l'assurance prévue par la loi ou pour ne pas l'avoir maintenue effective. Cette peine est peut-être trop petite ; elle pourrait aller jusqu'à 5.000 ou même 10.000 frs. pour enlever aux automobilistes toute tentation de contrevenir à la loi. Comme nous avons admis que les dommages seront assumés par l'ensemble des Compagnies d'assurances en cas d'inexistence de la police, il convient que ces recours soient exercés le plus rarement possible. Seules des peines pécuniaires importantes, auxquelles on pourrait ajouter le retrait du permis de conduire pendant un temps déterminé fixé par l'instance judiciaire qui aura à connaître de la contravention, contribueraient efficacement à obtenir ce résultat.

§ 2) L'obligation de souscrire une police d'assurance existe à l'égard de tous les propriétaires d'automobiles. N'y a-t-il cependant pas lieu d'exempter certaines personnes de cette obligation ? Une exception doit être faite en faveur de l'Etat, des départements et des communes, ainsi que des établissements publics, institutions dont la solvabilité ne fait point de doute. On sait pourtant que parmi elles les communes et les établissements publics souscrivent souvent des polices d'assurance responsabilité ; mais

elles doivent avoir la liberté, si elles le veulent, de rester leur propre assureur, ainsi que l'ont admis les législations étrangères d'assurance obligatoire.

Par l'expression *rester leur propre assureur*, il faut entendre que, en cas d'accident causé par un véhicule leur appartenant, ces institutions sont tenues au même titre que l'assureur, et pour la même somme, alors même que leur responsabilité n'est pas engagée. La garantie qu'elles se donnent à elles-mêmes ne porte pas seulement sur la responsabilité qu'elles pourraient encourir, mais aussi sur toute créance naissant au profit des victimes d'accidents causés par leurs véhicules.

Les législations anglaises et américaines exemptent de l'obligation de s'assurer les particuliers qui justifient d'un dépôt de numéraire ou d'une autre garantie. On a proposé en France la même mesure en faveur des particuliers et spécialement des sociétés, qui devraient justifier seulement de réserves réalisables suffisantes. Ces exceptions pourraient s'admettre s'il s'agissait uniquement d'une obligation d'assurance de responsabilité ; mais lorsque l'assurance ne poursuit plus la solvabilité des automobilistes, et constitue un procédé de réparation collective, la souscription d'une police représente la part du risque automobile assumée par le souscripteur. D'autre part, il est difficile d'apprécier la solvabilité des institutions particulières ; seul le dépôt de fonds donnerait une garantie sûre, mais il nécessiterait une trop grande immobilisation de fonds.

§ 3) L'assureur doit-il avoir le droit de refuser d'assurer un automobiliste qui lui en fait la demande ?

Pour obtenir le permis de circuler, l'automobiliste se voit exiger la preuve qu'il a souscrit une police d'assurance. Si aucune Compagnie n'accepte en raison des antécédents d'une personne, de l'assurer, il en résultera une incapacité d'exercer un droit incontestable, celui de mettre une voiture en circulation. Et cette incapacité ne sera pas prononcée par une instance judiciaire ou un organe du pouvoir exécutif, comme par exemple le retrait du permis de conduire est prononcé par les préfets, mais par des institutions particulières qui ne peuvent être qualifiées pour exercer un pouvoir de cette importance. On a soutenu, en faveur de la liberté des Compagnies de refuser un risque indésirable, que par ce refus, il se réaliserait une épuration des mauvais conducteurs, ce qui contribuerait à faire diminuer le nombre des accidents. Ceci serait surtout exact si les Compagnies refusaient souvent les risques qui se présentent; mais cette hypothèse ne se réalise que très rarement, les Compagnies préférant simplement percevoir une prime plus forte. D'autres moyens sont plus aptes pour frapper les mauvais conducteurs, le retrait du permis de conduire par les instances judiciaires par exemple, qui a l'avantage de frapper le conducteur imprudent et non le propriétaire du véhicule.

Accorder aux Compagnies le droit de refuser d'assurer, serait inconstitutionnel et donnerait lieu

à des abus. Mieux vaut adopter le système de la loi suédoise, et obliger les Compagnies à assurer tous les automobilistes qui en font la demande. Il ne faut pas que le refus de contracter d'un particulier puisse faire obstacle à l'exercice d'un droit. Mais la Compagnie doit pouvoir proportionner les primes aux risques assurés. Et ceci soulève une deuxième question :

§ 4) Le législateur doit-il laisser libre la fixation des primes, ou bien, à l'instar de la législation du Massachusetts et de la Suède, doit-il faire fixer les primes par un organisme d'Etat, ou, du moins, les soumettre à un contrôle ? Il est certain que les automobilistes doivent être protégés contre les exigences exagérées des Compagnies ; mais ce danger n'est pas autant à craindre, la concurrence se chargeant de réduire automatiquement les primes trop hautes, que celui de voir les Compagnies accepter d'assurer à des taux trop bas. En effet, actuellement, pour s'introduire auprès de la clientèle et assurer d'autres risques plus avantageux, certaines Compagnies pratiquent l'assurance automobile « au rabais », ce qui ne laisse pas de leur causer de lourdes pertes (1). Et lorsque ces pertes entraînent la faillite ou la liquidation judiciaire, il est à craindre que les créan-

(1) Plusieurs Compagnies ont subi les conséquences de cette façon d'agir. Le Zénith, L'Eveil, etc. Le 30 juin 1930, le tribunal de commerce de Toulouse prononçait la faillite de la Compagnie « Les Assurances Syndicales des Groupements Régionaux » qui ne pouvait tenir les engagements excessifs qu'elle avait pris.

ciers en indemnité ne subissent un préjudice. Pour ces motifs, un contrôle des Compagnies d'assurance automobile est depuis longtemps requis par les Compagnies elles-mêmes.

Le projet du 4 Novembre 1930 contenait une disposition fort heureuse qu'il faudrait retenir. L'article 6 prescrivait que les entreprises ou assureurs français ou étrangers pratiquant l'assurance des véhicules automobiles sont soumis à l'approbation du Ministre du travail et assujettis à la surveillance et au Contrôle de l'Etat, dans les conditions déterminées par l'article 27 de la loi du 9 avril 1898... et par un règlement d'administration publique pris après avis du Comité consulfatif des Réassurances et Assurances directes... » Une telle mesure serait certainement bienvenue et les Compagnies n'offrant pas de garantie réelle éliminées du marché.

Comment ce contrôle portera-t-il sur les primes d'assurance ? Nous avons vu quels mauvais résultats a donné le système de la fixation des primes par l'Etat au Massachusetts. La fixation s'est faite arbitrairement et au mépris des lois actuariales, et a causé de graves pertes aux Compagnies. C'est pourquoi il nous semble impossible d'adopter le même procédé ; tout au plus le législateur peut imposer aux Compagnies la présentation des barèmes de primes perçues et fixer au besoin un maximum et un minimum dans lequel les Compagnies puissent avoir une complète liberté d'action. De même il doit être prévu que si une Compagnie perçoit pour assurer un risque une prime plus forte que celle prévue par

ses barèmes, elle devra en faire connaître le motif au service compétent du Ministère du Travail. Cette mesure constituerait une garantie pour l'assuré qu'un abus n'a pas été commis à son égard.

SECTION II

La prévention des accidents d'automobile

L'assurance obligatoire, ainsi que nous l'avons définie, serait une solution du risque automobile. Il y a cependant à envisager les répercussions que ce système peut avoir sur le nombre des accidents qu'il importe, avant tout, de prévenir. Le Code de la route réglemente la circulation et prescrit des mesures techniques à ce effet. Mais parallèlement à son action, certaines dispositions pourraient être prévues, tenant soit à la responsabilité pécuniaire personnelle des auteurs d'accidents, soit à une nouvelle pénalisation.

Nous voulons parler de la franchise d'avarie obligatoire, et du retrait du permis de conduire judiciaire.

§ 1) La principale critique dirigée contre l'assurance obligatoire est de faire **augmenter en nombre** les sinistres. En effet, dit-on, l'automobiliste qui sait que sa responsabilité est couverte par l'assurance se départit de la prudence qu'il ne manquerait pas d'avoir s'il craignait que les conséquences de ses actes se réfléchissent sur son patrimoine. Et on don-

ne en exemple les résultats de l'assurance obligatoire au Massachusetts, qui sont loin d'être bons.

Mais, est-ce bien le procès de l'assurance obligatoire que l'on fait là ? Nous croyons que non. Ce qui est critiqué et nous ne contestons pas qu'en une certaine mesure, avec justice, c'est l'assurance responsabilité elle-même, celle que souscrivent volontairement les automobilistes. Quelle différence existe donc entre la négligence d'un automobiliste assuré obligatoirement ou volontairement ? Aucune évidemment. L'exemple de Massachusetts ne vaut plus rien si l'on considère que dans cet état avant la loi de 1927, il n'y avait que 25 % des automobilistes assurés. L'augmentation des sinistres se doit à la généralisation de l'assurance responsabilité. D'accord. Mais dans un pays comme la France ou l'Angleterre où, nous l'avons déjà dit, 95 % des automobilistes sont assurés, le fait d'obliger le reste de 5 % à s'assurer ne modifiera pas le total des sinistres.

C'est donc de l'assurance responsabilité elle-même qu'il est question ; ou, également, de toute mesure qui permet à une personne de se rendre en fait pécuniairement irresponsable de ses actes.

Dès son apparition, l'assurance responsabilité est attaquée comme contraire à l'ordre public, parce qu'il en résulte une excitation à l'incurie que les tribunaux ne peuvent sanctionner (2).

Après la célèbre consultation de Pardessus, Du-

(2) Tribunal de Commerce de la Seine, 21 août 1844.

vergier, Paillet, les tribunaux finissent par admettre la validité de cette opération d'assurance qui, depuis lors, n'a plus été contestée. Mais les critiques ne disparaurent point. Et, en ce qui concerne les assurances automobiles, la multiplication des accidents prouve qu'elles sont justifiées. « Il est à craindre, en effet, dit M. Jossierand, que le conducteur d'une voiture, sachant que sa responsabilité est couverte par une assurance, ne se montre moins prudent et moins attentif que s'il était lui-même son propre assureur : par un phénomène psychologique et social qu'on n'a pas manqué de relever, l'assurance tend à la multiplication des accidents en prévisions desquels elle intervient, et dont elle tend à déplacer les conséquences juridiques » (3).

Du fait de la prise en charge par l'assureur d'un risque déterminé en échange d'une prime fixe, l'assurance de responsabilité crée, en réalité, une dangereuse irresponsabilité (4).

Aussi, les auteurs sont unanimes à requérir des mesures tendant à imposer aux propriétaires d'automobiles une responsabilité pécuniaire personnelle (5).

On a proposé, en premier lieu, d'interdire que

(3) Jossierand, note précitée sous D.P. 1917.1.57.

(4) Ripert. La règle morale dans les obligations civiles. Ed. 1925, p. 206.

(5) Voir, à ce sujet, Capitant. Gazette Dalloz, 1923. Sumien, Traité théorique et pratique des ass. terrestres, p. 44. Hémard, Théorie et pratique des ass. terrestres, Tome II, page 719. Dans le même sens, M. Marcel Arnould, à la Chambre des Députés. Débats parl. Novembre 1927, page 2.818.

l'assurance couvre tout le dommage et de laisser chaque automobiliste son propre assureur pour une partie proportionnelle du dommage, 1/10, par exemple, ou même un quart comme cela se pratique pour les assurances de responsabilité professionnelle. Le projet de la loi de M. Justin Godart contient cette idée (6).

D'autres ont proposé de laisser le soin aux tribunaux, chaque fois qu'ils prononcent une condamnation en dommages-intérêts, de fixer la somme que l'assurance ne couvrira pas. La proposition René Richard (7) prévoit: « Quand il y aura lieu à allocation de dommages et intérêts, les tribunaux pourront décider qu'une partie de ces dommages, sans que le chiffre puisse toutefois dépasser la moitié de la somme allouée, sera à la charge personnelle du coupable quelles que soient les clauses de la police d'assurance qui peut le garantir. En cas de récidive cette décision sera obligatoire. »

Mais une telle solution expose la victime de l'accident à ne pas recevoir d'indemnité totale à laquelle elle a droit, si l'assuré n'est pas solvable pour le surplus. C'est pourquoi on propose, ou bien que la victime ait un privilège sur le véhicule ayant causé l'accident qui serait toujours saisi, ou bien que l'assureur paye l'indemnité entière, mais qu'il recouvre

(6) Doc. Parlem., Ch. députés. Vol. 1, page 577.

(7) Ch. députés, Doc. parlem. 7 nov. 1929, p. 51. Voir de même, l'article de M. Pi Pannier, favorable à la proposition. Bulletin de la Ch. de Comm. de Paris, Numéro du 14 juin 1930.

une partie de la somme déboursée en exerçant un recours contre l'assuré.

Une semblable disposition pourrait être adoptée, mais nous croyons que la fixation d'une proportionnalité a le désavantage d'exposer l'automobiliste à un trop grand risque. Bien plus préférable serait l'emploi de la franchise d'avarie obligatoire.

La clause de franchise d'avarie est la clause par laquelle l'assureur laisse à la charge de l'assuré une somme déterminée et fixe pour chaque accident. Lorsque la garantie de l'assureur s'élève à 200.000 francs par sinistre et qu'une franchise d'avarie a été stipulée (1.000 francs, par exemple) l'assureur n'est pas tenu pour les premiers mille francs. Quelque soit l'étendue du sinistre, 100.000 ou 5.000 francs, l'assuré doit payer 1.000 francs.

La clause de la franchise est employée actuellement par les Compagnies, mais exceptionnellement, car la concurrence acharnée que se font entre elles les Compagnies n'en permet pas l'utilisation fréquente. Il s'agit de la rendre obligatoire. Mais comme les tiers ne doivent souffrir du fait de cette clause, il faut décider que la garantie de l'assureur portera sur toute la créance ; l'assureur aura cependant un recours contre le responsable de l'accident pour la somme fixée comme franchise d'avarie.

L'emploi d'une franchise d'avarie offre l'avantage sur le système de responsabilité proportionnelle, d'être fixe et de faciliter ainsi les calculs des Compagnies et ceux des automobilistes assurés.

L'assuré sait à quoi s'en tenir et sa prudence

croîtra certainement à la pensée que chaque accident peut lui coûter 1.000 ou 2.000 francs. Cette charge, d'autre part, n'est pas si grande et lui laisse la sécurité qu'il attend du contrat d'assurance.

De l'adoption d'une franchise d'avarie obligatoire, résultera de même une diminution sensible des primes (8) qui avantagera les automobilistes prudents. La franchise d'avarie obligatoire a d'ailleurs fait ses preuves en Allemagne (9) et la suite de l'introduction en 1925 dans les polices automobiles d'une franchise de 100. Rm. pour chaque dommage, les Compagnies ont transformé leur portefeuille sur la base des nouvelles conditions. Alors que le nombre total des sinistres en 1925 était de 23.551, il n'y en avait plus que 13.831 en 1926 et 9.657 en 1927. Même si l'on tient compte d'une certaine réduction du nombre des polices à la suite de cette mesure, on peut considérer que les sinistres ont baissé de moitié.

Sans espérer obtenir de si radicaux résultats, nous croyons que l'adoption d'une franchise d'avarie obligatoire amènerait les automobilistes à plus de prudence et ferait diminuer le nombre des acci-

(8) Le tarif 1930 « Phénix Accidents » prévoit que des polices peuvent être souscrites avec une franchise dont le montant est toujours déduit de l'indemnité due aux tiers. Pour une franchise d'avarie de 1.000 frs par sinistre, on fait une réduction de 30 o/o des primes et surprimes applicables à une garantie de 100.000 ;

Pour 2.000 frs de franchise, la réduction est de 40 o/o.

Pour 5.000 frs » » » 50 o/o.

(9) G. Obermayer. Réflexions sur l'assurance automobile.
La « Réassurance », Numéro de février 1930.

dents. Une pareille mesure est d'ailleurs indispensable pour corriger ce que tout procédé d'irresponsabilité pécuniaire de fait a d'immoral.

§ 2) A cette mesure qui atteindrait le patrimoine de l'automobiliste, il faut joindre d'autres réformes pour obtenir une diminution des accidents.

Nombreuses sont les solutions proposées : tackymètre enregistreur des vitesses atteintes et contravention pour tout excès, blocage automatique à partir d'une certaine vitesse, aggravation de la responsabilité pénale, refus de sursis pour homicide ou blessures par imprudence, casier judiciaire autonome, etc. etc.

Il en est une cependant qui mérite de retenir l'attention du législateur : le retrait du permis de conduire.

Actuellement, lorsqu'une condamnation est prononcée contre un automobiliste pour contravention au code de la route, le dossier est transmis au préfet qui peut prononcer le retrait pour un temps déterminé. Mais l'action du préfet ne peut être efficace, faute de connaître les détails de chaque cause ; elle est soumise quelquefois aux influences politiques. L'appréciation de la conduite d'un automobiliste se fait ainsi à deux reprises différentes, alors qu'il conviendrait qu'une seule et même juridiction statue sur la peine à appliquer. Le retrait doit être judiciaire et non administratif.

Un projet a été déposé en ce sens par le gou-

vernement, le 4 novembre 1927 (10). « En cas de condamnation prononcée contre un conducteur de véhicule automobile, par application soit de l'article 319 et 320 du Code pénal, soit de l'article 6 de la présente loi (l'art. 6 punit le délit de fuite d'une peine pouvant aller de six jours à un mois et de 100 fr. à 1.000 fr. d'amende), les tribunaux pourront prononcer la privation du droit de conduire pour un temps déterminé. » Une proposition analogue a été déposée le 1^{er} février 1931, par M. Dali-mier, député : « La suspension temporaire ou l'incapacité absolue du droit de conduire une voiture automobile peuvent être prononcées par les cours et tribunaux accessoirement à la peine principale prononcée pour homicide ou blessures par imprudence. La suspension pourra être de huit jours à cinq ans. »

Cette mesure est excellente, et il faut espérer qu'elle sera rapidement adopté par les pouvoirs législatifs. Il n'y a pas, en effet, de meilleure sanction pour un automobiliste imprudent, distrait ou trop nerveux. De plus, lorsque le conducteur est un chauffeur professionnel, le caractère du retrait est encore plus grave, l'interdiction de conduire équivalant à une incapacité de travail.

Mais le retrait du permis doit s'appliquer non seulement en cas d'accident ayant causé la mort de la victime ou des blessures corporelles; les effets mal-

(10) Chambre des députés, Doc. Parl., 4 nov. 1927, annexe N° 4.982, projet présenté par MM. R. Poincaré, A. Tardieu et A. Sarraut.

heureux d'un accident sont, certes, en rapport avec l'imprudence commise par le conducteur, mais il peut arriver qu'une faute très grave ne cause pas d'accident corporel, et que le conducteur échappe à l'application de la loi. Le retrait du permis doit pouvoir être prononcé pour toute contravention, en considérant avant tout le danger que le conducteur a fait courir aux tiers, suivant les circonstances et les lieux de l'accident ou de la contravention, alors même qu'il n'y a pas eu à déplorer un accident de personne. Le fait, par exemple, de conduire en état d'ébriété, ainsi que celui de se livrer à des courses de vitesse dans des endroits fréquentés, donnerait droit au juge de prononcer le retrait.

CONCLUSION

Nous avons examiné, au cours de ce travail, les conditions pratiques de la réparation des dommages causés par les automobiles; nous avons vu que les principes de responsabilité appliqués par la jurisprudence cachent une obligation de garantie légale à la charge des automobilistes, charge qui, par une loi d'incidence, n'est pas supportée par le responsable d'un dommage, mais par l'ensemble des automobilistes. Mais l'obligation de garantie prenant la forme qu'a pu lui donner la jurisprudence, forme imparfaite, parce que se fondant sur un texte étranger à la question, et la réparation collective se réalisant par l'intermède de l'assurance de responsabilité, il résulte que ce système n'épouse pas exactement le risque automobile ; dans de nombreux cas, il n'y a pas de réparation.

Nous avons envisagé ensuite les solutions proposées à l'étranger et en France, pour garantir dans tous les cas une indemnisation ; nous avons vu que, seulement par l'assurance rendue obligatoire, on pouvait réaliser pratiquement ce but dans l'état actuel de législation. La solution que nous avons donnée procure à la victime d'un dommage la garantie de sa créance d'indemnité, garantie certaine mais limitée ; si la victime a droit à une plus grande somme

que celle prévue par la police d'assurance obligatoire, son indemnisation reste à la merci de la solvabilité du responsable, pour le surplus. Il est impossible pratiquement de garantir les créances sans limitation de chiffre, comme on se propose de le faire par la création d'un fonds de garantie, parce que les charges seraient trop grandes, et parce que toute mesure inspirée de l'idée de risque créé doit considérer tous les intérêts mis en présence, tant ceux des victimes que ceux des automobilistes.

Une réforme de plus grande envergure serait cependant nécessaire qui remplace l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 dont l'application donne lieu à tant de difficultés, par une loi qui précise l'obligation de garantie, et la limite peut être dans tous les cas ou une faute n'est pas prouvée.

Mais quelle que soit la solution juridique adoptée, le législateur devra chercher un procédé de réparation collective ; et il ne le trouvera que dans l'assurance.

Vu : *Le Président*,
André ROUAST.

Vu : *Le Doyen*.
BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

- ANCEY (C.). — Les assurances de responsabilité. Paris 1908.
- BERINGUIER. — Les problèmes de la circulation. Tome I.
- BOURGKNECHT (J.). — La responsabilité civile de l'automobiliste dans la loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles, du 10 février 1926. Thèse Fribourg 1927.
- BOUTROLLE. — L'assurance de responsabilité. Thèse Paris 1911.
- BOWERS. — Selected articles on compulsory automobile insurance. New-York 1929. Wilson éditeur.
- CADERE (V.). — Théorie et pratique de l'assurance de responsabilité.
- CAPITANT (H.). — Les accidents d'automobile. Gazette Daloz 1923.
- Les fluctuations de la théorie de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées. D. H. 1927 N° 21 chronique 49.
- La loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance. Revue Générale des assurances terrestres N° 4-5 1930.
- COLIN ET CAPITANT. — Cours élémentaire de droit civil français. T. 2.
- DEMOGUE. — Traité des obligations. Tome 3.
- DUPUICH. — Revue politique et parlementaire ; février 1908
- HEMARD. — Théorie et pratique des assurances terrestres.
- JOSSEMAND. — Traité de droit civil positif français. Tome 2.
- LAGARDE. — Assurance et responsabilité. Thèse Montpellier 1926.
- LALOU. — Responsabilité civile.
- LONIEWSKI. — Assurance et responsabilité en matière de transport. Thèse Paris 1926.
- LOT (M.). — Projet de réforme de l'assurance automobile. « Argus » du 22 et 29 juin, et 6 juillet 1930.

- MAHAFFY ET DODSON. — Road traffic Act, 1930. Londres, Butterworth.
- MARTIN (F.). — Responsabilité en matière d'accidents d'automobile. Thèse Paris 1926.
- MONTCHARMONT. — L'assurance pour compte en matière terrestre. Thèse Paris 1930.
- OBERMAYER (G.). — Réflexions sur l'assurance automobile. « La Réassurance » février 1930.
- PANNIER (P.). — Rapport à la Chambre de commerce de Paris. Bulletin du 14 juin 1930.
- Rapport sur la réparation des accidents causés aux personnes par les automobiles. Bulletin de janvier 1931.
- PICARD (M.). — L'action directe et l'inopposabilité des déchéances. Revue Générales des Assurances terrestres 1930.
- Pour une loi sur les accidents d'automobile. Même revue 1931.
- RIPERT (G.). — La règle morale dans les obligations civiles.
- SULTANA. — Etude spéciale de l'action directe. Thèse Alger 1929.
- SUMIEN. — Traité des assurances 1930.
- TAUZIN (J.). — La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobilistes. Thèse Paris 1929.
- WALH. — La responsabilité civile relative aux accidents d'automobile. Revue trimestrielle de droit civil 1908.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	I
------------------------	---

TITRE PREMIER

CHAPITRE PREMIER

SECTION 1 : <i>La circulation et les accidents</i>	7
SECTION 2 : <i>Etat actuel de l'indemnisation</i>	10
§ 1. Proportion des automobilistes assurés.....	11
§ 2. Accidents anonymes	13
§ 3. Insuffisance du montant assuré	14
§ 4. Responsabilité autre que celle de l'assuré.....	17
SECTION 3 : <i>La responsabilité civile du conducteur d'auto-</i> <i>mobile</i>	18
§ 1. Le conducteur est un préposé.....	19
§ 2. » » un ami	22
§ 3. » » un apprenti à conduire.....	24
§ 4. » » un voleur du véhicule.....	26
SECTION 4 : <i>La police d'assurance responsabilité</i>	28
SECTION 5 : <i>La question du risque automobile</i>	35
§ 1. L'obligation de garantie créée par la jurispru-	
dence à la charge des automobilistes.....	36
§ 2. Le rôle de l'assurance	39
§ 3. Nécessité d'une réforme législative	43
§ 4. Etats ayant adopté l'assurance obligatoire.....	45

CHAPITRE II

L'assurance obligatoire au Massachusetts

SECTION 1 : <i>La réparation des dommages</i>	48
SECTION 2 : <i>La loi au Massachusetts</i>	50
SECTION 3 : <i>Résultats de l'application de la loi</i>	57

CHAPITRE III

L'assurance obligatoire en Angleterre

SECTION 1 : <i>Road Trafic Act 1930</i>	73
SECTION 2 : <i>La prévention des accidents d'automobiles</i> ..	80
SECTION 3 : <i>Résultats probables de la loi</i>	84

CHAPITRE IV

SECTION 1 : <i>La législation suédoise</i>	89
SECTION 2 : <i>Appréciation des législations étrangères</i>	99

TITRE DEUXIEME

Solutions proposées au problème automobile.....	103
---	-----

CHAPITRE PREMIER

SECTION 1 : <i>Le projet de création d'un fonds de garantie</i>	105
SECTION 2 : <i>Critique</i>	112

CHAPITRE II

L'assurance obligatoire de responsabilité

SECTION 1 : <i>Proposition d'assurance obligatoire de responsabilité</i>	119
SECTION 2 : <i>L'assurance obligatoire des dommages</i>	125
§ 1. Inopposabilité des déchéances à la victime d'un accident	128
§ 2. Mesures tendant à éliminer de la circulation les véhicules non assurés	129

CHAPITRE III

Effets de la police à l'égard de l'assuré

SECTION 1 : <i>Obligations de l'assuré</i>	134
§ 1. Obligation de déclarer les risques	135
§ 2. Suggestions destinées à réduire le nombre des fausses déclarations	137
§ 3. Suggestion tendant à une plus grande simplicité de tarification	139
§ 4. Obligation de déclarer les aggravations du risque	140
§ 5. Obligation de payer la prime	141
SECTION 2 : § 1. Obligation d'aviser l'assureur dès l'arrivée du sinistre	143
§ 2. Obligation de transmettre à l'assureur les actes judiciaires	144
§ 3. Reconnaissance de responsabilité	144
SECTION 3 : § 1. Les bénéficiaires du contrat	145
§ 2. Montant de la garantie	146

CHAPITRE IV

Les Accidents anonymes

149

CHAPITRE V

SECTION 1 : <i>Différentes questions relatives à l'assurance obligatoire</i>	155
§ 1. La preuve de la souscription de la police obligatoire	155
§ 2. Exception à l'obligation de s'assurer	156
§ 3. L'obligation de l'assureur d'accepter les risques proposés	158
§ 4. La fixation des primes et le contrôle des Compagnies d'assurance	159
SECTION 2 : <i>La prévention des accidents d'automobiles</i>	161
§ 1. La franchise d'avarie obligatoire	161
§ 2. Le retrait du permis de conduire judiciaire	167
CONCLUSION	171
BIBLIOGRAPHIE	173

